

chasse-marée

DES BATEAUX ET DES HOMMES

N°305 / 10 €



*B*RYHER, UN CANOT POUR CARANTEC

Au cœur des CROSS

Bateaux de travail du lac d'Annecy

Sur le lac d'Annecy, deux types de bateaux de charge étaient en usage autrefois: les naus, qui se rattachent à la grande famille des chalands alpins à fond plat, et les bricks, de souche méditerranéenne, construits par des charpentiers venus du Léman, et dont le dernier représentant a navigué jusqu'en 1930.

Bateaux de charge du lac d'Annecy

par Philippe Grandchamp

Le lac d'Annecy a toujours été sillonné par des embarcations de types variés, les unes servant à la pêche, les autres au transport, car la voie d'eau a longtemps été préférée aux chemins de terre en raison des facilités qu'elle offrait. Deux types de bateaux de charge ont ainsi coexisté sur le plan d'eau savoyard: les naus et les bricks.

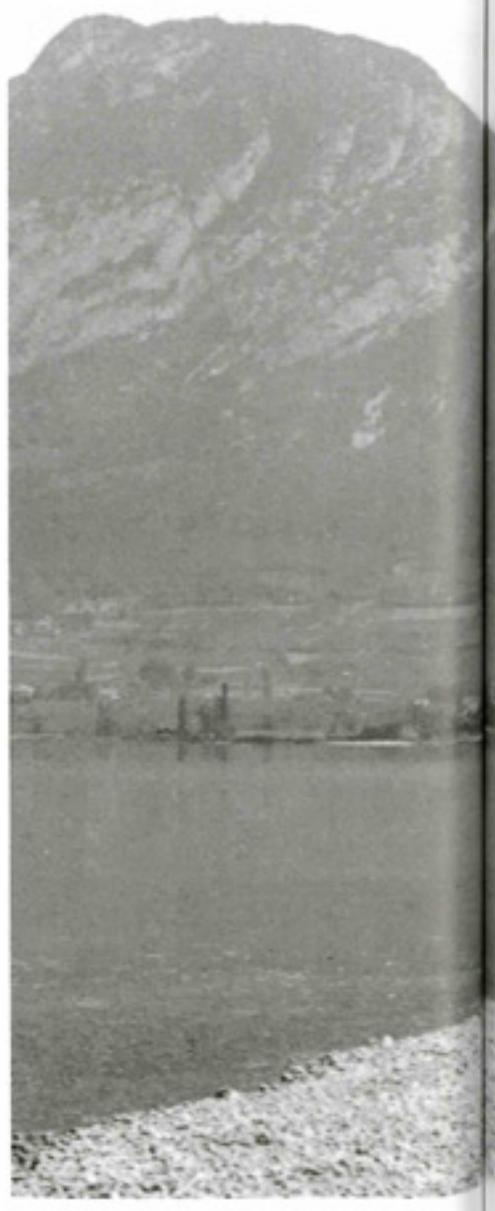
Dès l'époque romaine, et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les hommes ont utilisé des bateaux de charge à fond plat sur le lac d'Annecy.

Il est fort probable que les plus anciens étaient des chalands à deux levées, semblables à ceux découverts dans le lac de Neuchâtel, et qu'ils étaient apparentés comme eux à la grande famille des bateaux de transport de tradition celtique, à fond plat.

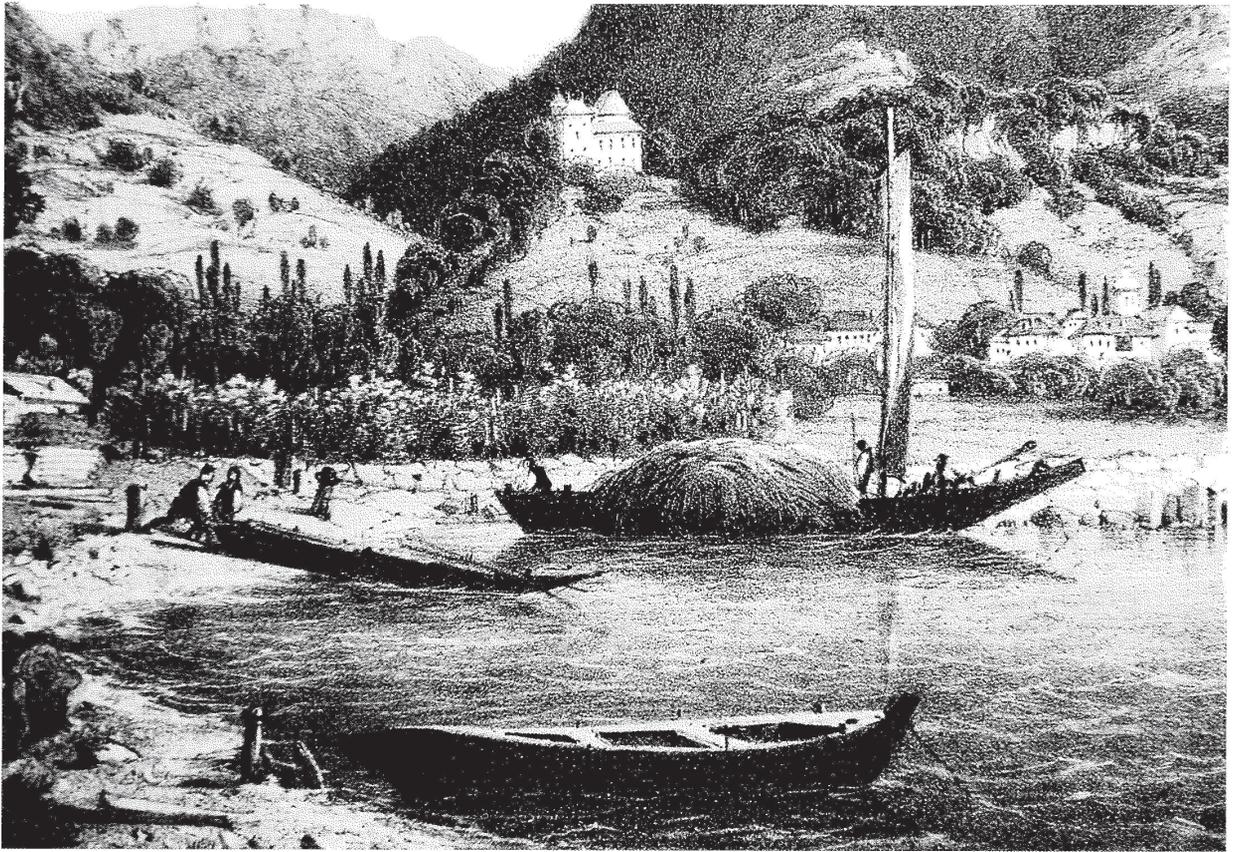
Des fouilles, menées entre 2004 et 2006 sur deux épaves du lac d'Annecy de la fin de la période médiévale, ont fourni d'intéressantes informations. La première épave, qui repose par moins de 15 mètres de fond au large de Brédannaz, est une embarcation datée du X^e ou du XVI^e siècle, longue de 9,10 mètres et large de 2,30 mètres, au plan rectangulaire, avec un tableau à l'arrière et une levée trapézoïdale à l'avant. La seconde épave gît par 48 mètres de profondeur au pied du Roc de Chère. Elle ressemble à la précédente, de sorte que ces deux témoins archéologiques peuvent être considérés comme représentatifs d'un modèle de chaland « normalisé » qui circulait jadis sur le lac. En s'appuyant sur les données recueillies



La Comète devant les gravières de Saint-Jorioz. Le brick, à lège, remorque une patière à tableau incliné faisant office d'annexe. Le barreur joue de l'étré (grande perche) pour éviter l'échouement.







Ci-dessus : les naus anciennes, comme leurs cousines du Léman, portent une voile carrée. Celle-ci a été dessinée vers 1750 avec son chargement de foin, au port de Menthon. Le tableau présente une quête pour le moins inhabituelle ; sans doute une fantaisie d'artiste. Page suivante : deux naus à voile latine dans le port d'Annecy vers 1870 ; un brick chargé de bois attend à l'arrière-plan.

essences employées, les virures de la sole sont en résineux, les deux bordages monoxyles de transition et les virures de la levée en noyer, et la membrure en châtaignier.

Ces deux bateaux ressemblent presque trait pour trait aux naus qui ont circulé du XV^e au XVIII^e siècle sur le Léman. Les naus des lacs d'Annecy et du Léman se rattachent à une même famille architecturale, spécifiquement régionale, dont l'existence est attestée de la fin du Moyen Âge jusqu'à la fin du XIX^e siècle. En outre, l'étude des naus lémaniques révèle qu'elles gréaient une voile carrée orientée par deux écoutes, et tout laisse penser qu'il en était de même pour celles du lac d'Annecy.

Ces voiles carrées étaient peu efficaces, sauf par vent arrière ou au grand largue, mais la façon singulière dont la nage était assurée compensait la dérive et les poussées latérales du vent : deux rameurs postés à l'avant actionnaient deux avirons moteurs à tribord, tandis qu'un autre (parfois deux) maniait à bâbord arrière un aviron recteur, faisant office de gouvernail.

par les archéologues qui les ont étudiés, il est possible de dégager les caractéristiques d'une nau du lac d'Annecy.

La majeure partie des éléments de la coque d'une nau s'organise autour de deux très larges bordages taillés en L, formant les flancs et les bouchains. Entre ceux-ci, la sole et la levée sont formées par l'assemblage de plusieurs virures (cinq sur l'épave de Brédannaz). Le chant supérieur des bordages reçoit une virure de rehausse, disposée à franc-bord, qui atteint sur l'épave du Roc de Chère une hauteur de 35 centimètres. Les couples (vingt varangues plates, sept courbes, sur l'épave de Brédannaz) sont fixés aux éléments longitudinaux par des gournables (chevilles en bois) ou des clameaux (agrafes métalliques).

UNE VOILE CARRÉE

ET UN SYSTÈME DE NAGE ORIGINAL

Cette structure générale, dite « monoxyle assemblée », représente un archaïsme car une architecture plus évoluée, la structure « assemblée », a été observée sur des épaves

fluviales des XII^e et XIII^e siècles. Par ailleurs, l'emploi de clameaux suggère une connexion entre architectures navale et rurale. En section transversale, la coque présente un fond plat et des flancs rectilignes formant un angle légèrement ouvert (105 degrés, sur l'épave de Brédannaz). En élévation, le tableau est vertical, le fond est horizontal et se prolonge par la levée, qui présente une inclinaison faible (12 degrés, sur l'épave de Brédannaz) ; le plat-bord, parallèle au fond, se relève d'environ 5 degrés au niveau de la levée. Quant aux

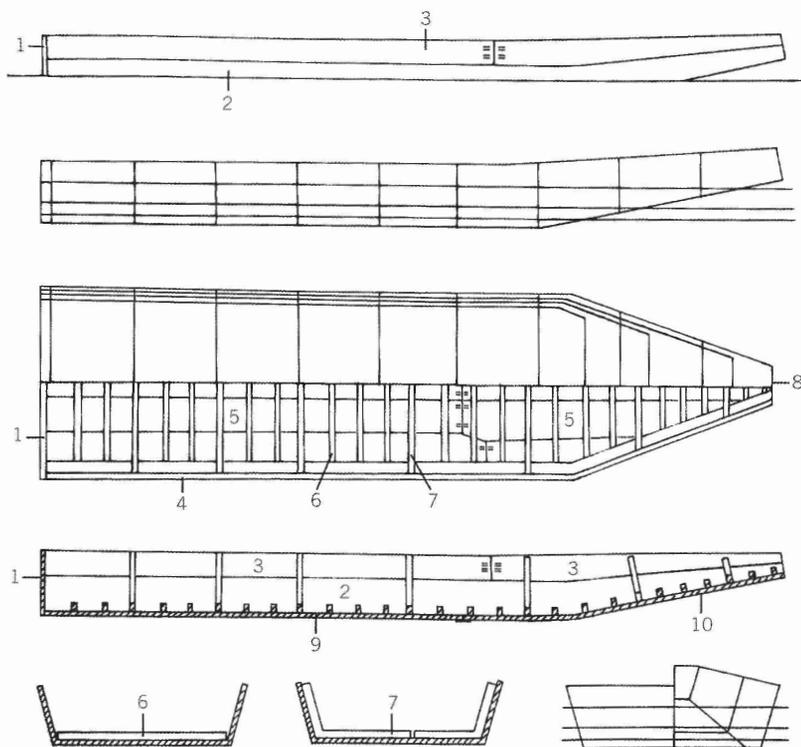


Les principaux atouts des naus étaient leur très faible tirant d'eau, bien adapté aux eaux parfois peu profondes des lacs, et leur fond plat qui leur permettait d'accoster n'importe où.

Au XIX^e siècle, les naus du lac d'Annecy suivent l'influence des bricks, nouvellement apparus sur le plan d'eau, et adoptent leur gréement à voiles latines. Les formes de la coque demeurent toutefois inchangées et, en l'absence de gouvernail, elles conservent la propulsion à la rame. Sur des clichés du port d'Annecy pris dans les années 1860-1870, on reconnaît des naus amarrées place aux Bois avec leurs grandes rames aux pelles carrées, posées en travers, et leur mât supportant une voile latine enverguée sur une antenne.

La transformation des naus du lac d'Annecy n'a donc pas été aussi poussée que celle qui a conduit, sur le Léman, à l'apparition d'un nouveau modèle de bateau plus fin, la « cochère » ou « corsaire » (CM 171). La persistance d'un modèle archaïque sur le lac d'Annecy n'est cependant pas un cas isolé. Dans *Le Léman, Monographie limnologique*, François-Alphonse Forel affirme avoir vu, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, des bateaux du type nau « peu ou pas modifié » sur les lacs de Neuchâtel, des Quatre-Cantons, de Zurich, de Constance; il assure qu'ils étaient encore employés sur le lac Majeur et le lac de Lugano en 1903.

Nau du lac d'Annecy



- 1 - Tableau
- 2 - Bordé de transition
- 3 - Rehausse
- 4 - Plat-bord
- 5 - Planches d'une virure

- 6 - Varangue plate
- 7 - Courbe
- 8 - Seuil
- 9 - Sole
- 10 - Levée

0 1 2m

Plans dressés d'après les relevés de l'épave de Brédannaz-Doussard (XV^e-XVI^e siècle) par Yves Billaud, Éric Rieth et Marc Ginisty.

CHARPENTERS LOCAUX ET ITINÉRANTS

Les seconds navires de charge en usage autrefois sur le lac d'Annecy étaient très différents des naus. Construits sur quille, pontés et équipés d'un gouvernail, ils étaient identiques aux bricks du Léman, « barques » de souche méditerranéenne qui assuraient le transport des pondéreux (CM 150). Cette ressemblance frappante s'explique par le fait que les bricks du lac d'Annecy ont été construits par des équipes de charpentiers venues du lac voisin.

Des documents d'archive l'attestent. Ainsi, le 25 décembre 1794, le maire et MM. Ruphy, Favre, Decouz, Mugnier et Favrat, officiers municipaux d'Annecy remercient Pierre-Joseph Portier, constructeur de bateaux à Rives (sous Thonon) « du soin qu'il a apporté à la construction d'une barque de leur lac, et cela à l'invitation du district dudit Annecy ». Quelques années plus tard, le même M. Portier note dans son livre de comptes, conservé au musée du

Léman: «Je suis sorti de Thonon avec mon fils et mon ouvrier le 2 mars 1800, pour aller travailler à la construction de deux bateaux pour le citoyen Gabriel Pernat d'Annecy. Nous y avons travaillé tous les trois jusqu'au 7 avril et de là j'ai travaillé avec mon fils jusqu'au 19 avril» (CM 150).

Plus près de nous, en 1911, c'est au chantier Derivaz de Saint-Gingolph que Jean-Marie Beauquis confie la construction d'*Espérance II*, dont le lancement est immortalisé par un cliché montrant constructeurs et bateliers trinquant sur le pont du nouveau bâtiment. Le recours aux charpentiers lémaniques s'explique par le contexte local: sur le lac d'Annecy, le trafic des pondéreux – et donc le besoin de bricks – n'était pas assez développé pour fournir du travail à un chantier naval permanent. Ce n'était pas le cas des naus qui assuraient un cabotage vital pour les échanges entre localités riveraines, d'où un besoin plus important de ce type de bateaux. En outre, le principe de construction des naus, qui consistait à agencer des surfaces planes sans la moindre courbure, n'était pas très éloigné de celui des charpentes de toitures, de sorte que les artisans qui fabriquaient ces bateaux pouvaient à l'occasion se faire embaucher dans le bâtiment – ce que confirme l'utilisation des clameaux dans l'assemblage des naus.

Il est difficile de connaître le nombre exact de bricks ayant circulé sur le lac d'Annecy. Outre les unités construites en 1794 et 1800 déjà citées, on sait qu'en juillet 1840, Philibert Rachel vendit à Louis Ruphy deux barques, l'*Immaculée* et la *Belle Étoile*. S'agissait-il des deux bateaux livrés en 1800, vieux de quarante ans à cette date? Toujours est-il que ces deux bricks étaient encore en service en 1844-1845. La *Dame du Lac* est signalée en 1856 et en 1860. En 1858, trois autres barques étaient en service: la *Charbonnière*, la *Céleste* et la *Grande Barque*. En 1861, la *Lombardie* assistait au lancement du vapeur la *Couronne de Savoie*. Quelques années plus tard, *Espérance* naviguait à son tour. En

1884, c'est la *Comète* qui est lancée. Elle cessera son service en 1912, un an après la mise à l'eau d'*Espérance II* qui clôt la série. De cet inventaire sommaire, il ressort que le nombre total des bricks ayant navigué sur le lac d'Annecy n'a probablement pas dépassé la douzaine.

DEUX VOILES LATINES POUR ESPÉRANCE

Pour reconstituer les dimensions et proportions d'un brick du lac d'Annecy, on peut s'appuyer sur l'exemple d'*Espérance II*, pour laquelle on dispose de données précises. On se référera, pour les proportions, à celles que Gérard Cornaz a établies pour les barques du Léman.

La charge maximale que pouvait transporter *Espérance II* était de 25 mètres cubes,

Appliqué à *Espérance II*, cela donne une longueur de 16,20 mètres (gouvernail non compris) et une largeur hors membrure de 5,20 mètres.

La quille d'*Espérance II* était débitée dans une bille de sapin blanc (ou *vuargne*). Elle était prolongée par deux *amalonis* en chêne, celui de l'avant en forme de brion, celui de l'arrière relié au tableau par l'intermédiaire du *piquet*. Les membrures étaient également en chêne. Les fonds étaient en sapin blanc et leurs extrémités se terminaient par les pièces en *torse*, en chêne. Le bateau était bordé en mélèze. L'épaisseur des bordages allait en diminuant depuis le fond (elle n'était plus que de 6 centimètres aux flancs). Vaigrage et pont étaient également en mélèze de 6 centimètres. Les *lattes* (les barrots de pont) étaient en chêne, le gros bout de chaque pièce placé alternativement

à tribord et à bâbord. Le calfatage était réalisé avec des cordons de tille enrobés dans du chanvre et la coque était enduite de goudron de houille.

Au niveau du pont, on remarquait tout d'abord les *apostifs*, des courives installées en abord et soutenues par les *baucarlans*. Entre les bords du pont et les apostifs se plaçaient des *pièces encochées* (jambettes), hautes d'environ 25 centimètres. Elles étaient prolongées à l'avant par des *réveillons* flanqués de deux *morguettes* (petites bittes). Les apostifs étaient entourés à l'extérieur par les *filarets* et

limités à l'avant par les *corbassons*, pièces très robustes en chêne sur lesquelles passait la chaîne lorsqu'on faisait virer la barque sur son erre. À l'arrière des apostifs, des *balustres* formaient un pavois portant deux *morguettes*, à côté desquelles se trouvaient les bittes d'écoute. À l'avant étaient placées deux *meures* (bittes en chêne).

Les deux mâts d'*Espérance II* étaient taillés dans des pièces de mélèze. Celui du milieu, ou *grand voilier*, était vertical, son axe passant par le milieu de la flottaison légère. Celui de l'avant, ou *voilier du trinquet*, était légèrement incliné vers l'étrave. La distance entre les deux mâts était de



Un brick se présente à l'entrée du port d'Annecy, vers 1860. Sur cette vue pittoresque, le navire est démesuré en regard de son équipage, en particulier les apostifs (courives extérieures) !

pour un poids maximum de 37,5 tonnes. Cette donnée était la seule qui comptait pour le constructeur: travaillant sans plan, il définissait la longueur de quille correspondant à la charge que devait transporter le bateau et en déduisait toutes ses dimen-

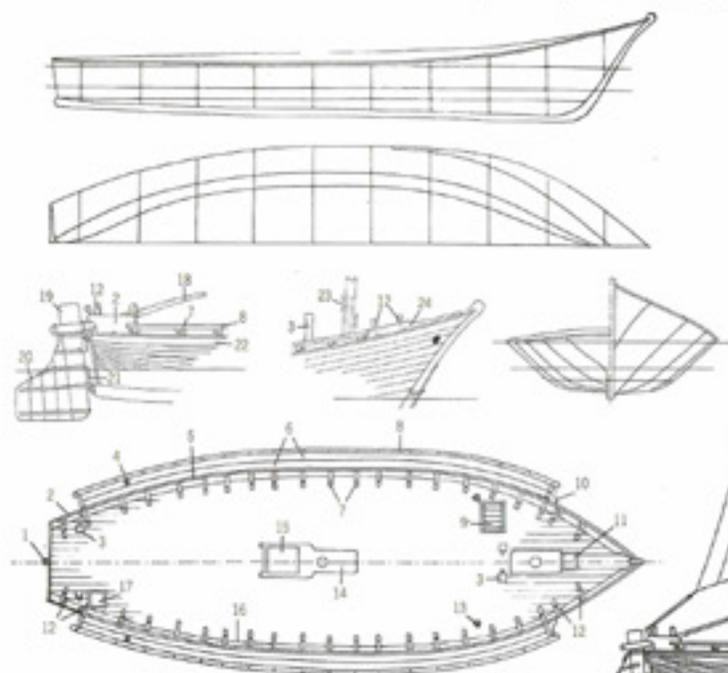
L'Espérance, brick du lac d'Annecy

Brick lancé par Auguste Derivaz en 1911

Longueur: 16,20 m

Largeur: 5,20 m

Creux: 1,50 m



- | | | |
|------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 1 - Anneau de bancasse | 10 - Corbasson | 19 - Colaret |
| 2 - Balustre | 11 - Portailion avant | 20 - Aileron |
| 3 - Meure | 12 - Morguettes | 21 - Aiguille avec ferrure |
| 4 - Boucle | 13 - Boucle d'étalingure | 22 - Londrebord |
| 5 - Pièce encochée | 14 - Plots | 23 - Escaume |
| 6 - Lisse d'apoustis | 15 - Grand portaire | 24 - Réveillon |
| 7 - Bancalards | 16 - Plat-bord | |
| 8 - Filaret | 17 - Portailion arrière | |
| 9 - Portaire | 18 - Femelle | |

Ci-dessous : lancement de L'Espérance à la Puya en octobre 1911. Le patron, Jean-Marie Beauquis, dit Panade, tient l'étré (grande perche); sa fille Adèle sert le café au constructeur, Auguste Derivaz. Les charpentiers André Fornay (herminette) et Jean Brocard (cordage autour du torse) boivent le champagne. Les capitaines des vapeurs du lac, qui ont mis leur hangar à disposition pour le chantier, ont également été conviés.





5,80 mètres, soit 36 pour cent de la longueur totale. Chaque mât mesurait 10 mètres, environ deux tiers de la longueur hors-tout. Contrairement aux mâts des grandes barques du Léman, ceux d'*Espérance II* n'étaient pas haubanés. Les antennes étaient d'une seule pièce, en épicea, le côté exposé au soleil du tronc placé du côté opposé à l'envergure, c'est-à-dire en avant. La longueur de ces espars correspondait approximativement à la longueur à la flottaison (soit 14 mètres); leur gros bout était appelé *bourdon*. Elles étaient suspendues à bâbord afin de faciliter l'encapelage des voiles par les bateliers droitiers.

Le *trinquet* (voile d'avant) et la *voilière* (grand-voile) ne comportaient aucune bande de ris. La longueur des chutes de ces voiles était approximativement égale à celle de l'envergure. Leur bordure inférieure, qui mesurait environ 55 pour cent de l'envergure, était échancrée de 10 pour cent, afin

d'éviter le ragage sur la cargaison lorsqu'on était « en oreilles » (au vent arrière avec les antennes croisées). *Espérance II* n'avait que deux voiles: elle ne possédait pas de foc et par conséquent pas de beaupré, à la différence des bricks et des grandes barques du Léman.

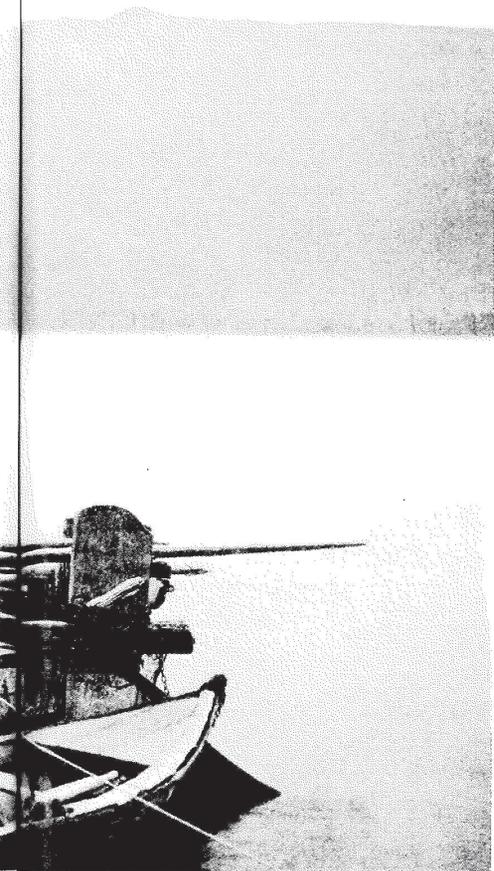
BOIS, FOURRAGES, DENRÉES AGRICOLAS ... POUR LES NAUS

Jusqu'aux premières décennies du XIX^e siècle, la voie d'eau est très utilisée dans tout le secteur inférieur de la cluse d'Annecy, car le mauvais état des routes et l'existence de passages difficiles à franchir le long du lac gênent le roulage.

Le trafic principal relie Annecy à l'extrémité Sud du lac, à environ 15 kilomètres, où dès le XIV^e siècle sont établis deux ports: celui de Verthier, à l'embouchure de l'Eau-Morte, et celui de Beauvievier, défendu par

une maison forte dont il subsiste aujourd'hui une tour en ruine. Ces deux ports reçoivent les grains du marché d'Annecy qui sont destinés à la Savoie – principalement à la Maurienne et à la Tarentaise. D'autres marchandises voyagent en sens inverse, comme le fer extrait des mines de Basse-Maurienne et du Dauphiné, qui alimente les ateliers de coutellerie et les fabriques d'armes à l'origine de la prospérité d'Annecy à partir des XIV^e et XV^e siècles.

Un autre commerce lacustre existe entre les terroirs riverains, profitant de la relative facilité de transport par bateau. Ce trafic local approvisionne Annecy en denrées agricoles, en matériaux de construction et en combustibles. Des transports de fourrage de Duingt à Annecy sont attestés au XIV^e siècle. À l'époque médiévale, le bois coupé dans le Semnoz alimente la ville d'Annecy (fours à pain, bois de construction). Au XVIII^e siècle, c'est encore par voie



Ci-dessus : à la pelle et à la brouette, le brick *La Comète* décharge du sable à Talloires.

Pendant la traversée, le sable était retenu par des fargues disposées au-dessus des pièces encochées (jambettes).

À droite : *La Comète*, bien chargée, devant Menthon. Les bricks ont des formes de couples bien évasées permettant de les charger sans compromettre leur stabilité.

d'eau que transitent les fagots confectionnés à Sevrier pour être vendus aux fourniers d'Annecy. Les vigneron de Sevrier, Veyrier ou Talloires, empruntent aussi le lac pour acheminer leurs produits.

Depuis Annecy sont exportés le *fient*, l'engrais provenant des ordures ménagères de la ville, et le *merrin*, pour fumer les vignes. En 1772, le syndic de Talloires « amodie et accepte le port à bateaux de



toutes sortes de marchandises, depuis ledit lieu de Talloires, Annecy ou ailleurs aux environs du lac, à la coutume, avec toutes charges, etc., pour une durée de six ans, moyennant une location annuelle de 20 livres de Savoie».

Tout ce fret voyage à bord des naus. Dans un texte de 1560, Alphonse Delbène mentionne l'existence sur le lac d'« une grande quantité de bateaux, plus larges que ceux du lac du Bourget, mais moins élevés, par lesquels s'opèrent les transports demandés des châteaux et villages voisins ». Deux siècles et demi plus tard, il en est toujours de même : « Les produits de Faverges et des vallées avoisinantes, écrit en 1823 le voyageur anglais Robert Bakewell, sont acheminés jusqu'au lac et transportés dans de larges bateaux à fond plat vers le marché d'Annecy deux fois par semaine. »

À l'orée du XIX^e siècle, le trafic lacustre s'intensifie avec l'exploitation minière dans

la cluse d'Annecy. Le lignite des gisements de Montmin et d'Entrevernes, découverts en 1794, le minerai de fer de Duingt et de Saint-Jorioz fournissent alors l'industrie annécienne. Le transport de ces matières pondéreuses coïncide avec la mise en service de bricks. C'est en effet au moment précis où le lignite de Montmin est mis en exploitation que le district d'Annecy commande à Pierre-Joseph Portier la « barque » évoquée plus haut. De même, en 1795, l'architecte Ruphy, l'un des actionnaires de la mine d'Entrevernes, met en chantier un « grand bateau » destiné au transport du minerai par le lac jusqu'à Annecy.

La lecture des registres d'exploitation tenus de 1840 à 1845 pour le service de l'*Innocente* et de la *Belle Étoile* et, en 1858, pour celui de la *Charbonnière*, la *Céleste* et la *Grande Barque* donne de précieuses indications sur le fret acheminé par voie d'eau. On apprend ainsi qu'à cette époque les



bricks transportent, outre le lignite d'Entrevernes et de Montmin, des billes, planches et liteaux, du gravier et du sable, des pierres de construction et des pierres à chaux, des tuiles, du fer martelé, de la fonte, des plaques de cheminées et des chets, ainsi que diverses denrées destinées aux habitants d'Annecy.

LES BRICKS SONT CHARGÉS DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Des ouvrages sont édifés pour faciliter la manutention des marchandises et l'amarrage des bateaux. À Annecy, le débarquement se fait dans le port du Thiou, devant la place aux Bois, et le conseil de ville interdit les constructions au voisinage des escaliers du Thiou, pour faciliter le déchargement. Les syndicats d'Annecy visitent aussi le port avant les vendanges pour que les bateaux qui amènent leur précieuse cargaison de Talloires ou de Veyrier ne soient pas endommagés.

En 1857-1858, sous le gouvernement sarde, un quai est édifé sur une centaine de mètres le long de la place aux Bois; il est utilisé pour décharger les marchandises

Calmes plat. L'Espérance, amarrée à la pointe d'Albigny, a conservé ses deux voiles hautes, juste carguées. À couple, le petit remorqueur auquel le brick avait recours, dans les années 1920, quand le vent faisait défaut. Cet étrange navire aux allures de sous-marin de poche est doté d'un moteur à essence de 12 chevaux.

arrivant à Annecy à bord des naus et des bricks. Dans les années suivant l'annexion de la Savoie à la France, en 1860, ce qui est jugé insuffisant et les services des Ponts et Chaussées décident d'aménager un port de marchandises dans un site plus approprié.

Achévé en 1872, il est situé aux Marquisats. La profondeur des eaux y est assez importante pour permettre aux embarcations d'aborder en toute saison, y compris en période d'étiage. La superficie du bassin et celle de la plate-forme de débarquement sont de 70 ares chacune. La longueur du quai est de 154 mètres. Pour protéger les bateaux des vents dominants, une jetée est

construite à l'aval des installations. Les barques à lège peuvent s'y amarrer sans gêner le débarquement des autres bateaux.

En 1866, l'ingénieur Carnot note que huit bateaux de charge (naus et bricks confondus) acheminent annuellement 15 000 tonnes de fret vers Annecy. On est alors persuadé que ce flux va s'accroître avec l'arrivée du train, drainant en direction de la capitale du département les produits du Sud du bassin du lac, qui s'écoulaient jusqu'alors vers Albertville pour atteindre la ligne de Savoie.

Mais cette prévision ne se réalisera pas. L'abandon des mines, l'ouverture de la ligne de chemin de fer d'Annecy à Ugine en 1901, puis le développement de l'automobile entraînent le déclin progressif de la navigation marchande. Les statistiques établies durant la décennie qui suit la Grande Guerre le montrent clairement: de quarante-deux voyages totalisant 2 772 tonnes en 1921, l'activité chute à trois voyages et un transport global de 30 tonnes en 1929. L'année suivante, *Espérance II* cesse définitivement son service.

Les naus, non pontées, transportent leur fret à fond de cale. Cela leur confère une

Outre les naus spécialisées dans le transport des marchandises, la famille des bateaux à fond plat comptait encore deux autres représentants sur le lac d'Annecy: les naus de pêche et les « patières ».

La présence de naus de pêche est attestée par un document iconographique de grand intérêt: la mappe sarde de Menthon (1730), un document cadastral. On y voit trois embar-

cations armées par deux ou trois hommes évoluant au large du Roc de Chère. Leur silhouette présente un fond plat, des flancs évasés, un tableau vertical et surtout une étrave inclinée à la place de la levée des naus marchandes. La longueur des naus peut être estimée à 7 mètres environ, par rapport à la taille des hommes. Un autre détail retient l'attention: sur deux des embarcations, deux rameurs

à l'avant manient deux avirons moteurs sur le même bord, tandis qu'un troisième homme, debout à l'arrière, manœuvre un aviron recteur. C'est la nage qui se pratiquait sur les naus marchandes.

Ces trois embarcations se distinguent toutefois des premières par leur taille plus modeste et surtout par leur étrave. Cette dernière matérialisait, sur le lac d'Annecy, l'ultime étape de l'évolution des bateaux à fond plat de type « alpin ». Partant de la tradition celtique des chalands à deux levées, cette évolution s'est d'abord traduite par l'introduction du tableau à l'arrière, sur les naus de charge, puis par celle d'une étrave, sur les naus de pêche. On retrouve par ailleurs sur les trois bateaux de la mappe de Menthon des caractéristiques également observées sur les naus de pêche du Léman. Toutefois, ces dernières étaient dotées d'un tableau incliné et pouvaient évoluer à la voile, ce qu'on ne peut affirmer avec certitude pour celles du lac d'Annecy.

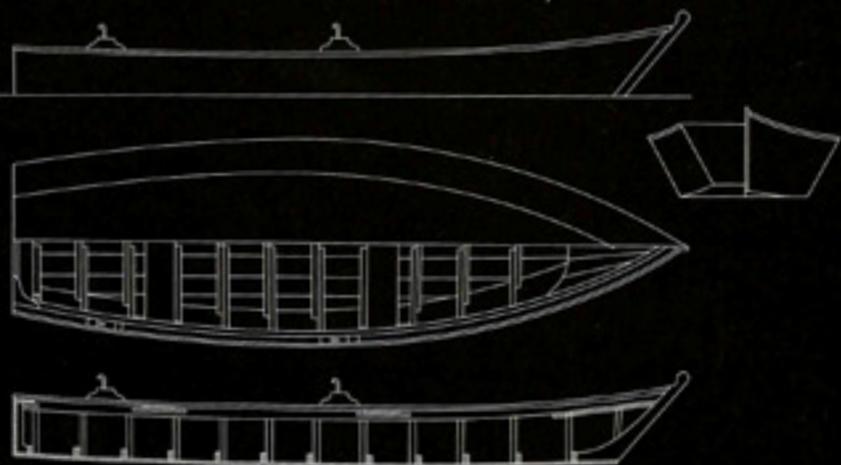
Jusque dans les premières années du ^{xx}e siècle, les pêcheurs professionnels du lac d'Annecy utilisaient aussi de petites barques à fond plat, appelées « patières ». D'après le *Dictionnaire savoyard*, ce terme était utilisé dans la région d'Annecy pour désigner le pétrin de boulanger et, par analogie, un « bateau dont les côtés sont à pans droits ».

Les patières ressemblent à des naus de pêche en réduction, mais à la différence de celles-ci, elles se maniaient avec une ou deux paires d'avirons disposés en couple, qui s'articulaient sur des tolets, alors que sur les naus, la liaison articulée avec le plat-bord était assurée par un arceau fait avec une tige de noisetier, appelée reliâtre. Avec leur fond plat, les patières échouaient facilement et circulaient bien sur les petits fonds des roselières. Sur le lac Léman, le même type d'embarcation était appelé « liquette » et, sur le lac du Bourget, « barques à trois planches », selon leur principe de construction.

Spacieuses, simples à réaliser, les naus de pêche étaient bien adaptées à leur fonction et à l'environnement lacustre. Les engins de pêche embarqués par les professionnels étaient réglementés. Au Moyen Âge, l'usage de certains filets (*senna bocha*) nécessitait une autorisation spéciale délivrée par le châtelain. Durant la période révolutionnaire, seul le filet appelé *mirandellier* était autorisé. Sous la Restauration sarde, l'ancien régime légal du lac fut rétabli, puis, après l'annexion française, un arrêté réglementa l'exercice de la grande pêche en détaillant la liste des appareils autorisés, comme le garmy, le tramail, la seine et le grand filet, ou étrangleur. La pêche au grand filet occupait trois, voire quatre hommes à bord du bateau et les naus de pêche étaient construites pour cet usage. ■



Patière du lac d'Annecy





La Comète est au vent arrière, dans la baie de Talloires. Le trinquet est serré sur son antenne, seule la voilure est déployée; comme dans la disposition en « oreilles d'Anancy », l'antenne en demeure bien apiquée, ce qui l'autorise à tourner autour du mât sans dégât si la voile est prise à revers.

grande stabilité, mais rend les transbordements éreintants. C'est pourquoi ce type de bateau répond mieux aux besoins du petit cabotage qu'au transport des pondéreux. L'étude hydrostatique de l'épave de Brédannaz a montré que le port maximum de cette embarcation était de 6 425 kilogrammes. C'est six fois moins que la capacité d'un brick, mais le rapport entre le poids de la coque et le maximum de charge (environ 19 pour cent) gage d'une bonne rentabilité comme bateau de charge.

Les bricks sont mieux adaptés au transport des pondéreux. La manutention de la pierre, des tuiles, du sable ou du bois, qui constituent l'essentiel de leur fret, est moins pénible que sur les naus en raison du chargement en pontée. De plus, la surface de leur pont est agrandie par l'ouverture de l'angle des flancs, qui avoisinait les 40 à 45 degrés. Cette caractéristique contribue à accroître la stabilité du bateau, meilleure en charge qu'à lège (ce qui peut paraître paradoxal dans le cas d'un chargement en pontée).

Heurs et malheurs sur le lac

Le 9 mars 1769, quatre habitants de Sévrier périssent noyés au large de Létras alors qu'ils viennent d'Anancy dans un bateau chargé de fient. Aussi, en 1774, la ville d'Anancy décide-t-elle de se procurer « une boîte renfermant les choses nécessaires pour rappeler les noyés à la vie ». C'est aussi la noyade qui emporte Jean-Marie Beauquis à l'âge de soixante-quatorze ans, comme le rapporte la presse locale le 10 février 1918. D'autres drames sont causés par la violence du vent, comme en ce jour de novembre 1833 où une nau chargée de marchandises coule en plein lac, ses neuf passagers se cramponnant à une extrémité qui émerge encore en attendant l'arrivée des secours.

Les naus et les bricks connaissent aussi des moments plus heureux, comme par exemple les entrées princières dans Anancy, lorsqu'elles se font par le lac. Ainsi celles de Jacques de Nemours en 1552 et 1566, ou celle du duc de Savoie Victor-Amédée I^{er} en 1634. On pense aussi à la fête vénitienne organisée le 29 août 1860 pour la venue de Napoléon III et de l'impératrice Eugénie au lendemain de l'annexion française. Les embarcations locales seront encore de la fête un an plus tard, lors du lancement de la Couronne de Savoie, un vapeur offert par l'empereur à la ville d'Anancy: mouillés dans le canal du Thiou, les naus et bricks sont chargés de spectateurs qui assistent à la mise à l'eau (ci-dessous). ■



Sur les bricks, le chargement peut être organisé de différentes manières. Le sable est embarqué en tas, retenus par des fargues qui surmontent les pièces encochées. Les chargements de bois, eux, sont disposés en carré, sur toute la largeur du pont, de même que les tuiles et les briques. Comme tous ces matériaux encombrant le pont, les bateliers se déplacent d'une extrémité à l'autre du bateau pour accéder aux manœuvres grâce aux coursives extérieures, les apoustis. Par petits fonds, ils permettent aussi de déhaler le brick dans les ports ou quand le vent fait défaut : les bateliers poussent une étré tout en marchant sur la coursive de l'avant à l'arrière.

METTRE LES VOILES « EN OREILLES D'ANNÉCY »

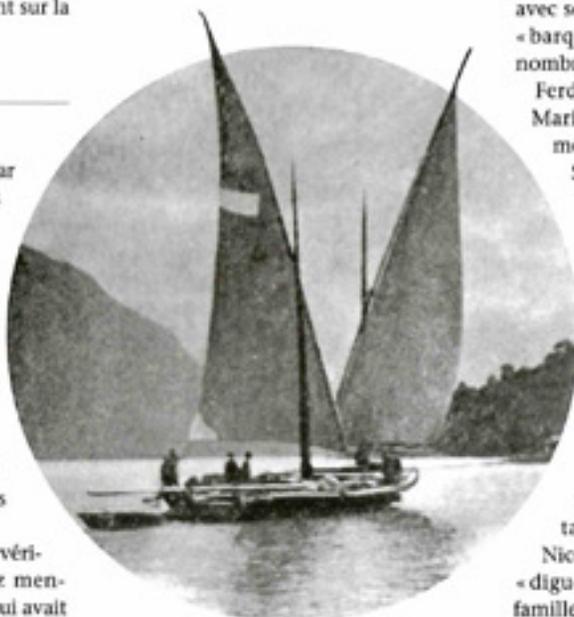
Les naus sont de piètres voiliers, car leur fond plat et leur voile carrée les empêchent de remonter au vent. C'est pourquoi elles sont essentiellement propulsées à la rame, comme l'atteste le voyageur anglais déjà cité : « Sur le lac d'Annecy, rapporte-t-il, on se sert généralement des avirons plutôt que des voiles, excepté par temps très calme, la navigation à voile étant dangereuse à cause des rafales de vent soudaines qui descendent des vallées s'ouvrant sur le lac. »

Les bricks, en revanche, sont de véritables voiliers de charge. Cornaz mentionne à leur sujet une expression qui avait cours, paraît-il, chez les bateliers du Léman, mais qui concerne le lac d'Annecy : « Par brises bien établies, écrit-il, on met sur le Léman les voiles en oreilles en aplanant fortement les deux antennes. Par brises folles, par contre, on met les voiles en oreilles d'Annecy, sans aplaner et sans assurer la position des antennes par des retenues. Les voiles peuvent ainsi être prises de revers sans danger. » Et de conclure : « Les conditions qui prévalent sur le lac d'Annecy sont sans doute à l'origine de cette curieuse expression qui n'a donc rien de péjoratif. » Sous voiles, *Espérance II* peut atteindre 6 kilomètres à l'heure.

Quand le vent est trop faible, les Beauquis, une famille de marins, ont recours, dans les années 1920, à un curieux petit remorqueur, ressemblant à un sous-marin de poche, propulsé par un moteur à essence. Ce n'est pas une innovation : soixante ans plus tôt, les entrepreneurs

Martin et Bourdillon avaient eu l'idée d'utiliser un petit bateau à vapeur, le *Roc de Chère*, pour haler sur le lac les bricks chargés des matériaux dont ils avaient besoin sur leurs chantiers.

Du Moyen Âge à la fin du XVIII^e siècle, la batellerie est exercée occasionnellement par des commerçants, artisans ou agriculteurs. D'autres s'y consacrent de façon plus régulière, comme Jean, Eustache et Claude Domenjoud, ou Claude Rey, quatre habitants de Sevrier qualifiés de bateliers au XVIII^e siècle.



La *Comète* au vent arrière avec les voiles brassées en « oreilles d'Annecy », en ciseaux, antennes peu aplanées.

L'apparition des bricks s'accompagne de celle de familles de bateliers spécialisés dans leur manœuvre. En 1839, Philibert Rachel est qualifié de « propriétaire et conducteur de barques ». Quelques années plus tard, nous trouvons Antoine Desservettaz et son fils Joseph assurant la conduite de la *Grande Barque*. Mais c'est surtout une famille de Saint-Jorioz, les Beauquis, qui est restée dans les mémoires.

Nicolas Beauquis (1818-1913) est le patron d'*Espérance*, brick à bord duquel son fils Jean-Marie (1844-1918) effectue son apprentissage dès l'âge de dix ans.

LES BEAUQUIS, BATELIERS DE PÈRE EN FILS

En 1882, Nicolas Beauquis construit au lieu-dit le Port de Sales, sur la commune de Saint-Jorioz, une digue de 100 mètres de long sur 1,50 mètre de large afin d'« abriter et garantir ses barques et bateaux des coups de vents et tempêtes ». En 1884, il lance avec son fils la *Comète*, la plus célèbre des « barques » du lac, immortalisée par de nombreux clichés.

Ferdinand Beauquis, un fils de Jean-Marie, né en 1880, qui s'est formé au métier de batelier en naviguant sur la Seine, la Marne et l'Oise, assure la relève après la mise en service d'*Espérance II* en 1911 et la mort accidentelle de son père en 1918. Il sera le dernier à travailler à bord d'un brick sur le lac, en 1930.

Bateliers de père en fils, les Beauquis ont porté chacun à son tour le surnom de « Parade », systématiquement attribué au patron de la barque exploitée par cette famille. De nos jours, le chemin qui mène à l'ancien port d'attache d'*Espérance II*, construit par Nicolas à Saint-Jorioz, a pris le nom de « digue à Parade » en souvenir de cette famille.

Une association, constituée en 2017, perpétue à sa manière leur mémoire avec le projet de faire revivre *Espérance II*. Un projet de reconstitution à l'identique de ce brick, baptisé *Espérance III*, a été élaboré (CM 295). Après la création d'un club de mécènes regroupant une trentaine d'acteurs économiques de la région, un appel a été lancé en décembre 2018 au grand public et aux entreprises pour collecter 400 000 euros. Cette somme s'ajoutera aux aides de l'État et de la région, qui s'élèvent en tout à quelque 800 000 euros, et à un don de la Fondation du patrimoine de 5 000 euros. La construction d'*Espérance III* a débuté en ce mois de mai et le chantier est ouvert au public dès cet été. Rendez-vous au printemps 2021 pour les premiers bords d'*Espérance III* ! ■

Bibliographie complète sur <chasse-maree.com>, rubrique Revue/Actualités/Suppléments du web.