



DANS LE SILLAGE DE L'ESPÉRANCE III



© Philippe Bonnet

Lorsque Pierre Lachenal évoque les vieux bateaux et l'histoire de la navigation lacustre, il aime justement être sur le lac d'Annecy. Sur sa barque, plus précisément, en pêchant à la traîne l'omble chevalier. *« Les rives du lac étaient parsemées de vignes et de domaines viticoles dans les siècles passés. On y revient. Le lac était alors la voie de communication qui permettait, entre autres, d'acheminer les fûts et les tonneaux. C'est comme ça, autour d'un verre de vin, en 2016, que l'idée a germé en nous, les premiers membres de l'association Espérance III ».*

L'idée en question ? Recréer les conditions de navigation d'autrefois, par le biais d'une barque à voiles latines qui sillonnerait à nouveau le lac d'Annecy. La dernière à avoir vogué sur le territoire, entre 1911 et 1930, s'appelait l'Espérance II. Sa réplique, copie conforme, sera donc baptisée l'Espérance III. *« Ce bateau est aussi bien un hommage à ces barques, qui ont navigué à partir de la fin du XVIII^e siècle, qu'une manière écologique et pédagogique de découvrir le lac au XXI^e siècle »,* ajoute Pierre Lachenal, qui préside désormais l'association.

- # Un peu d'histoire
- # Chantier naval... Dans les forges de Cran-Gevrier
- # Ossature d'un navire
- # Propulsé à la voile... et à l'électricité



UN PEU D'HISTOIRE

La barque pourra accueillir à son bord des écoliers, afin de les sensibiliser aux thèmes environnementaux, comme les enjeux de l'eau en montagne et la biodiversité, tout en leur expliquant le modèle hydrographique. Mais pour cela fallait-il encore parvenir à construire le bateau... et lequel ! 20 mètres de long avec le gouvernail, deux mats, pour un poids à vide de 22 tonnes et d'une surface de voilure de 112 mètres carrés, la conception de ce brick à la structure intégralement composée de bois - du mélèze, de l'épicéa, du chêne et de l'acacia - s'est révélée particulièrement complexe. Mais d'abord, un peu d'histoire. Deux familles de bateaux naviguaient traditionnellement sur le lac d'Annecy : les naus, des chalands à fond plat et non pontés, arborant une voile carrée, en service dès la fin du Moyen Âge, et, après la Révolution française, les bricks, pontés, construits à partir d'une quille et munis de deux voiles latines qui s'inspiraient des usages de navigation en mer Méditerranée. Ces bricks étaient conçus comme de véritables voiliers de charge, cabotant sur la côte et traversant le lac dans l'optique de transporter le charbon d'Entrevernes et de Montmin, le minerai de fer de Duingt, de Giez, des billes de bois, des liteaux, des pierres de construction, des tuiles de Saint-Jorioz et, bien évidemment, du vin. L'abandon des mines, la ligne de chemin de fer Annecy-Ugine et enfin l'essor du transport routier ont mis un terme à la navigation marchande dans les années 30.



La maquette du bateau est exposée
au sein du chantier naval de Cran-Gevrier...
à quelques mètres du véritable modèle !

CHANTIER NAVAL... DANS LES FORGES DE CRAN-GEVRIER



Les charpentiers de marine s'activent afin que le bateau puisse naviguer dès l'été.

Outre la question des usages de la barque, il fallait dans un premier temps s'assurer de la possibilité de la construire. « *Puisqu'il n'y a plus de bateau comme celui-ci sur le lac d'Annecy, il nous a fallu faire des recherches, retrouver des plans, des images anciennes, des documents d'époque et visiter des bateaux similaires* » témoigne Pierre Lachenal. C'est dans un deuxième temps le bureau d'architecture navale Orion qui a été choisi pour réaliser le travail préparatoire et les contours techniques du projet, articulant maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, avec Cédric Pansin et des charpentiers de marine. Ensuite, l'implantation : les forges de Cran-Gevrier disposaient de l'espace nécessaire pour accueillir un projet d'une telle envergure. L'un des hangars industriels, désaffecté, s'est ainsi métamorphosé en chantier naval de l'Espérance III.



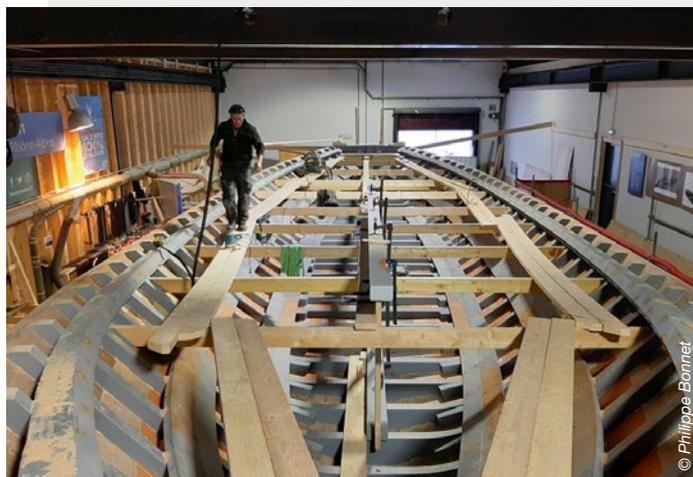
La coque sera bientôt revêtue d'un enduit de protection et la proue pourra fendre les flots.

OSSATURE D'UN NAVIRE

Les quatre charpentiers de marine de l'entreprise locale Soleil en Toit qui œuvrent sur le projet viennent des Ateliers de l'enfer, dans le Finistère. Posée sur des tins, la quille est l'élément fondateur du navire, à laquelle on greffe l'étrave, grâce à un raccord astucieux appelé le « trait de Jupiter ». Vient ensuite la partie arrière du bateau, le tableau, constitué en chêne tandis que le reste de la barque est en mélèze. Et comme un clin d'œil aux navires de la Royale, à l'époque de Colbert, la bancasse (pièce couronnant le tableau) est issue d'une forêt du Tronçais. « Une fois la charpente axiale terminée, qui est en somme la colonne vertébrale du bateau, les bordées, avec les varangues et les membrures forment la cage thoracique, le squelette de la structure » détaille Jérôme Mascarell, charpentier chef du chantier de l'Espérance III. « Ces bordées reprennent des efforts structurels importants, et avant de les intégrer, il est nécessaire de les étuver pour leur donner cette forme courbe, en respectant l'architecture du bateau ». Le bois est ainsi placé pendant six heures dans l'étuve qui, en les chauffant, permet cette torsion de la bordée. Opération la plus délicate au cours de la construction, et une seule de ces bordées a cédé pour l'instant. Les charpentiers touchent du bois... « Les anciens faisaient l'intégralité de ces bateaux en bois massifs, ajoute Jérôme Mascarell. Nous avons dû, quant à nous, utiliser du lamellé-collé, avec de l'Époxy, pour certaines parties. Cela fait gagner beaucoup de temps et de l'homogénéité à la structure... Sans compter que les bureaux d'études sont un peu plus rassurés, pour des questions de normes ! ».

PROPULSÉ À LA VOILE... ET À L'ÉLECTRICITÉ

La coque est là, bien là, désormais, surélevée du sol, exhibant avec fierté son enveloppe de bois et sa proue rêvant de fendre la surface du lac. Gracieusement offerts par l'Office national des forêts, les antennes, deux troncs d'épicéa, ainsi que les mats, forment un gréement qui atteint 17 mètres de haut, et qui pour l'instant dort à côté du bateau. La phase de calfatage reste à effectuer, soit l'utilisation de cordelettes en chanvre qui seront glissées, puis pincées, entre les bordées, afin d'étancher la coque une fois que le bois gonflera sous l'effet de l'humidité. La mise à l'eau n'est pas si loin. « Enfin, en ce qui concerne la motorisation, précise Pierre Lachenal, l'Espérance III va bénéficier de deux moteurs électriques. Preuve que ce bateau s'inscrit aussi dans la modernité ! ». L'Espérance III pourra accueillir douze passagers dans un premier temps, puis trente-cinq passagers une fois les autorisations obtenues. Nouveauté récente : un partenariat avec les Brasseurs Savoyards a permis de mettre sur le marché des bières dont l'étiquette est à l'effigie du bateau. Preuve s'il en est que cette aventure humaine - bien locale - est faite de vent, d'audace et d'ivresse... ■



Les fameuses bordées en bois
de l'Espérance III