

La Neptune

1904, Chers (ères) collègues, la « Neptune » fait son premier voyage sur le lac Léman.

Avant de balader des plaisanciers, cette barque à voiles transportait des cailloux depuis les carrières de Meillerie, sises sur la côte française du lac Léman, vers Genève.

- *Dis donc, Renzo, La Neptune, n'était pas la seule ?*
- *Non, non, mon cher Ego, toute une flottille transportait les pierres de ces carrières, pour aider à construire les villes situées sur les pourtours du Léman.*

Les vies de cet auguste « dame du lac »

Rarement on aura vu un vestige de l'histoire s'affairer de si fringante façon.

A l'âge vénérable de 110 ans, la *Neptune* a quasiment rempli son carnet de bal pour la saison 2015. Ces 145 sorties annuelles, qui se déroulent de mai à octobre, sont déjà presque toutes agendées.

Si sa silhouette, tout à la fois ventrue et gracieuse ne promène désormais que des passagers, l'embarcation a connu des temps d'âpres labeurs., car à l'origine elle fut construite pour acheminer de lourds matériaux destinés, avant tout, à l'édification d'immeubles à Genève.

Luc Delay, Président du comité d'exploitation de la « Fondation Neptune », veille depuis plus de vingt ans à la destinée de l'illustre esquif, il en brosse le portrait séculaire.



Pierres, graviers et... « bacounis »

L'existence des grandes barques à voiles latines, famille navale dont descend la *Neptune*, remonte à fort loin dans les annales lémaniques. A partir du XIII^e siècle déjà, on construit plusieurs de ces bateaux, essentiellement voués aux transports de matériaux pour la construction. Ce sera également le cas de la *Neptune*, construite en 1904 à Locum, non loin de Meillerie. Elle convoiera vers Genève des tonnes de pierres et de graviers, en vue de l'essor urbanistique de la cité. On chargeait jusqu'à 100 tonnes de matériaux par voyage.

A cette époque, les conditions de travail étaient pénibles. Durant les jours sans vent, l'équipage, payé au voyage, devait haler la barque depuis la rive, ou la remorquer avec des canots à rames ! Ces marins du lac, appelés « bacounis », dormaient à bord de leur bateau.

Propulsée au début par ses seules voiles, l'embarcation (*la Neptune*) se voit bientôt dotée d'un moteur, destiné à fonctionner en l'absence de vent. Elle officiera jusqu'en 1968, exploitée par différents propriétaires.

Puis on lui a ôté ses mâts et elle est amarrée à un quai. On vaque à d'autres affaires! Elle va, petit à petit, s'endommager. On ne s'intéresse plus à elle! Heureusement certains s'émeuvent du sort du... « navire orphelin ».

En 1971, l'Etat de Genève s'en rend propriétaire. Des discussions s'engagent sur son avenir. Les palabres s'éternisent et un an plus tard, émoi dans la république : la *Neptune*, victime d'une voie d'eau, sombre dans la rade! Elle est renflouée et le Canton offre à la belle un *lifting* complet. Entre 1973 et 1975, les travaux sont réalisés en cale sèche sur le site de la Savonnière, à Collonge-Bellerive.

On avait creusé un bassin de radoub sur la plage. Le souci d'économies a occasionné une originalité notable pour le pilotage. Les deux moteurs dénichés pour remplacer la vieille machinerie tournaient dans le même sens. Ça ne se pratique pas sur un bateau, sinon il tourne en rond!. Du coup, il fallait mettre les gaz avec une manette et reculer avec l'autre pour avancer!...

La première sortie officielle de la *Neptune*, « retapée », a lieu au printemps 1976, lors du 450^e anniversaire du Traité de commerce entre Genève, Fribourg et Berne. Cette même année, sa gestion et son entretien sont confiés à la Fondation Neptune, au bénéfice d'un contrat de prestations avec l'Etat.

L'usage du bateau consiste désormais en la plaisance. Les deux pilotes qui s'en partagent le gouvernail portent le nom sans équivoque de « patrons » Ce sont les seuls salariés de la fondation, tout le reste de l'équipage est bénévole. Soit une cinquantaine de personnes, lesquelles sont formées à la navigation et héritent de l'appellation traditionnelle de « bacounis ».

En 1993, la *Neptune* est classée « monument historique flottant » par les autorités. A l'occasion de son centenaire, en 2004, la glorieuse embarcation a droit à un toilettage d'envergure, qui comprend une restauration complète de sa coque, dans le respect de sa substance ancienne. Le bordage, par exemple, nécessite des lattes de mélèze de 16 mètres de long.

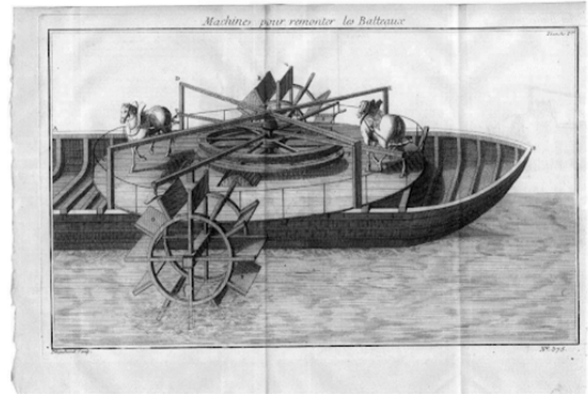
Il a fallu trouver des bois locaux. On est allé voir chaque arbre sur pied : ils devaient être courbes, Après maintes recherches, on a trouvé le seul scieur capable d'exécuter ce travail délicat, à La Chapelle-Rambaud, en Haute-Savoie. L'affaire a été réglée avec lui, autour d'une bouteille d'Apremont.

Le chantier, établi sous un hangar près de la tour Carrée, est confié à des charpentiers de marine bretons et ouvert au public. Une réussite, puisque depuis aucune pourriture n'est à déplorer sur le vaisseau, qui est sorti de l'eau tous les trois ans pour un contrôle et un carénage. Les prochains grands travaux dans les quatre ans à venir : la réfection du pont. Après, ce sera bon pour un quart de siècle mentionne Luc Deley.

Et puis, encore plus ancien, en 1828

Dix ans après l'union de Genève à la Confédération helvétique, les passagers désireux de naviguer sur le lac n'emprunteront pas les barques de commerce à voiles latines. Ils leur préfèrent les premiers vapeurs ou l'inénarrable engin surnommé le « bateau-manège ». Le « bateau-manège », a la particularité d'être mû par la force des chevaux. Non pas celle des *chevaux-vapeur*, mais celle de quatre chevaux en chair et en os, tournant en rond pour actionner la roue motrice. De part et d'autre de ce carrousel flottant se trouvent deux coques réunies par un pont

avant et un pont arrière, marchandises et passagers y prennent place. Pendant la semaine, le «bateau-manège» fait des allers et retours d'une rive à l'autre de la rade, chargé principalement de fardeaux encombrants, plus faciles à déplacer sur l'eau qu'à travers les ponts de l'île. Ceux de la Machine et des Bergues, ne seront bâtis qu'en 1844 et 1881.



Le dimanche, à la belle saison, pas de repos pour les «chevaux lacustres». Ils tournent de plus belle pour le plus grand plaisir des touristes et des familles genevoises. C'est même du boulot en plus pour les malheureux équidés, le «bateau-manège» quittant alors les eaux de la rade pour s'aventurer sur celles du Petit-Lac.

Une odeur de crottin

Discrédité pour sa lenteur et son inconfort, principalement olfactif ! cet insolite bâtiment cessera son service en 1828. Le poète John Petit-Senn s'en moquait en ces termes : «Sauf l'odeur du crottin et les cris du cocher, de quel parfait bien-être on s'y sentait toucher!». Et il terminait par : «j'écrirai sur ton flanc ce lugubre distique : *De l'escargot du lac l'existence est à bout / Il allait lentement, il ne va plus du tout.*»

Le bateau-manège appelé aussi «bateau-carrousel», souffre difficilement la comparaison avec les premiers bateaux à vapeur. Le plus ancien est le *Guillaume Tell*. Ce nom a certainement été choisi, chers (ères) collègues, dans l'euphorie de la création du dernier maillon de la chaîne des cantons suisses. Il y aura par la suite : le *Winkelried*, le *Léman*, *L'Helvétie*, etc.

« Guillaume Tell » à Cologny

La première sortie du *Guillaume Tell* a lieu devant Cologny, au Port-Noir, le 28 mai 1823. C'est là que neuf ans plus tôt le débarquement des Fribourgeois et des Soleurois a lancé le processus de l'union de Genève à la Suisse. Les riverains, qui ne connaissaient que la rame et la voile, et bien sûr les chevaux du bateau-manège, sont stupéfaits de voir une embarcation avancer grâce à un autre moyen.



Ce visiteur américain débarqué en 1821 à Genève s'étonne de n'y trouver que des barques. Par conséquent, il investit en 1823 dans le *Guillaume Tell*, dont le succès public répond très vite à ses attentes. La même année, il vend avec bénéfice la moitié du bateau à un négociant bordelais et un quart à un Genevois, M. François Mathieu. Le Bordelais, à son tour, se dessaisit, l'année suivante, d'un quart de sa part au profit de cinq Genevois : Messieurs Adolphe

Butini de la Rive, Horace Boissier, Jaques Jaquet, Jean-Louis Gay et Antoine Girard.

Désormais, chers (ères) collègues, c'est évident, l'exploitation des bateaux à vapeur s'avèrera être une affaire rentable, tout comme le sont les chemins de fer.

Le Winkelried quittera le chantier naval des Eaux-Vives, le 30 juillet 1824. Il sera suivi par d'autres.

Et... les puristes de la voile, lorsque les airs seront faibles, tempêteront, comme je l'ai fait souvent, lorsque les grosses vagues produites par l'étrave de ceux-ci secoueront mât et bôme de leur voilier... !

Amicalement vôtre.

CARDINI Renzo

