

123 / 06-2022

Lémaniques

Bulletin de l'Association pour la sauvegarde du Léman

**Cinq
millénaires
de navigation
lémanique**



Le Léman, voie navigable au centre de l'Europe

Christian Reymond

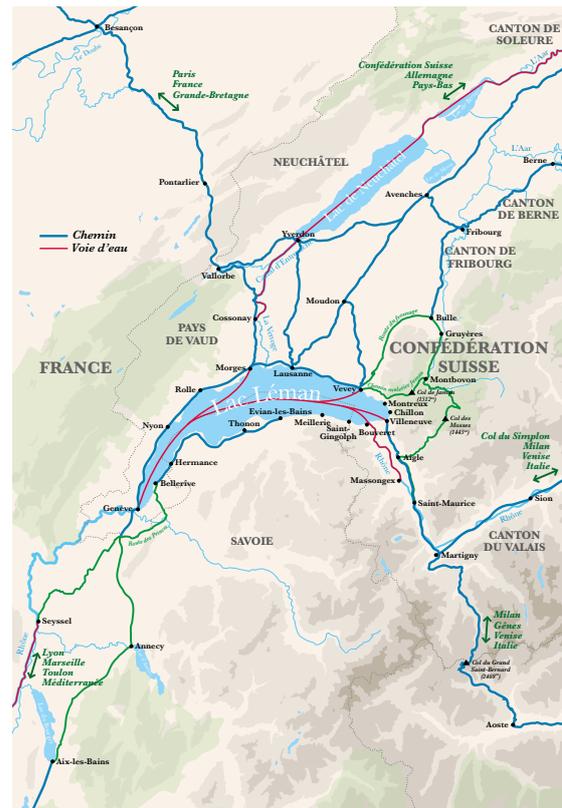
Dès leur arrivée en Europe durant la préhistoire, les hommes utilisent les voies navigables pour pénétrer dans une nature vierge. Ainsi, les rives des fleuves et des lacs dégagées de végétation leur permettent-elles une circulation souvent moins malaisée qu'à travers des forêts plus ou moins impénétrables. Les premiers agriculteurs s'installent d'ailleurs sur les littoraux qui ne nécessitent aucun déboisement pour installer leurs villages sur pilotis. C'est aussi dans ces temps très anciens qu'est inventé le premier véhicule: la pirogue monoxyle¹. Ce bateau se taille un extraordinaire succès mondial et durable y compris en Europe jusqu'au XIX^e siècle. La dernière pirogue utilisée en Suisse par un pêcheur sur le lac d'Aegeri a été récupérée auprès de son propriétaire par le Musée suisse des transports de Lucerne en 1923.

par des planches et naît ainsi le bateau fluvial le plus populaire d'Europe, qui sillonne tous ses cours d'eau dans sa partie nord. À noter que, dès l'âge du bronze, les bords du weidling sont tenus par des agrafes métalliques.

Les premiers qui réalisent un réseau routier, en priorité à usage militaire, sont les Romains. Ils construisent aussi des ports et des bateaux qui leur permettent le transport de passagers et de marchandises tout autour du Léman. Et c'est à Massongex, sur le Rhône, qu'a lieu l'embarquement à destination des bords du Léman. Au moment de l'effondrement de leur empire, la plupart de leurs routes ne sont plus entretenues et disparaissent.

Au Moyen-Âge, le réseau routier est réduit à sa plus simple expression et, jusqu'à l'orée du XIX^e siècle, il faut plutôt parler de sentiers et de chemins que de routes au sens moderne du terme. En effet, construire une route dans une région aussi accidentée que notre bassin lémanique est une tâche colossale lorsque l'on ne dispose que de la force humaine, du pic et de la pioche. On n'y a donc recours que lorsque l'on ne peut faire autrement. Il est infiniment plus simple d'utiliser les cours d'eau partout où cela est possible.

Le Léman constitue alors un véritable carrefour au centre de l'Europe: au sud-est, il reçoit, via le col du Grand-Saint-Bernard, la route d'Italie qui est aussi la prestigieuse route des épices, de la soie et de la porcelaine, tous produits de très grand prix. Au sud-ouest, le Rhône apporte une denrée essentielle, le sel. Vers le nord-ouest, traversant le Jura en direction de Paris, une voie terrestre amène métaux et draps de Grande-Bretagne et des Flandres. À travers le Plateau suisse, par les lacs de Neuchâtel et de Bièvre, l'Aar puis le Rhin, la région lémanique échange avec le nord de l'Europe. Cette position centrale permet à Genève de devenir riche et internationale grâce à ses foires.



Carte des voies navigables et chemins autour du Léman à la fin du XVIII^e siècle. Tirée de l'ouvrage de Christian Reymond *Voiles latines du Léman*, Editions Snoeck, Gand (B), 2017.

La République détient alors le monopole des transports sur le Léman grâce à une puissante corporation de bateliers qui naviguent sur des « naus ».

Les naus

Ces bateaux plats à voile carrée, très rustiques, sont constitués d'une coque parfaitement rectangulaire à laquelle on ajoute une pointe triangulaire relevée à l'avant. En planches ou en madriers, ils ne présentent aucune courbe, ce qui indique une hydrodynamique plutôt sommaire.

Dès la Renaissance, les transports entre la Méditerranée et le nord de

De la pirogue au weidling



Parti d'Yverdon, le weidling « Nidle » arrive sous voile à la fête des vieux gréements de Brest 2004. Photo Collection Roland Vuffray

Les premières pirogues sont taillées à l'herminette dans un tronc d'arbre en s'aidant du feu pour en creuser l'intérieur. Assez rapidement, les hommes se rendent compte que si le fond de leur embarcation est plat, celle-ci devient beaucoup plus stable. La pirogue de forme ronde disparaît alors, remplacée par celle à fond plat. Pour améliorer sa capacité de charge, on décide de l'élargir. Mais les troncs n'étant pas extensibles, l'embarcation est coupée en deux dans le sens de la longueur et les deux morceaux constituent les flancs du nouveau bateau. Entre deux, un fond plat en planches, relevé à chaque extrémité, est fixé avec deux membrures. Un nouveau bateau en découle: le weidling. Il ne reste plus qu'à remplacer les deux côtés de la pirogue

Vers 1700, à l'ancre au Port du Molard à Genève, on découvre de gauche à droite: une barque de transport de passagers, une grosse nau à voile carrée, une barque à voile latine de première génération (à son côté bâbord, un canot, peut-être une pirogue). Gravure sur cuivre de Robert Gardelle (1682-1766), 15 x 34 cm, Genève, Bibliothèque de Genève

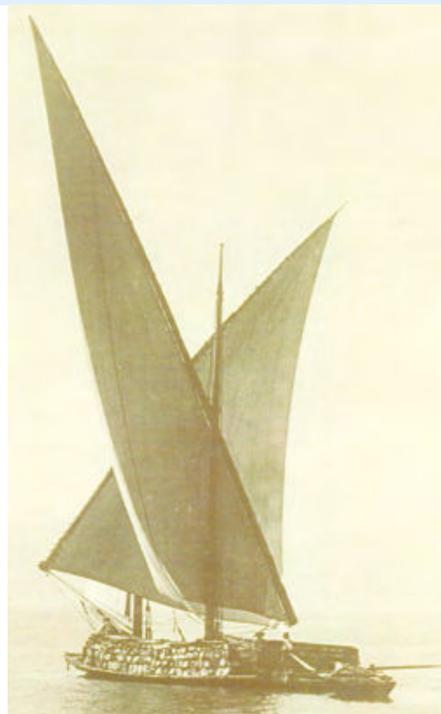


1. Embarcation construite dans une unique pièce de bois et utilisée dans toutes les civilisations lacustres. Un exemplaire datant du Bronze final (1105 av. J.-C., daté par dendrochronologie) est exposé au Musée d'Art et d'Histoire de Genève.

l'Europe sont déplacés sur une voie maritime qui passe par Gibraltar et l'océan Atlantique. Les naus continuent pourtant à assurer la plus importante part du transport lémanique, devenu local, jusqu'au XVIII^e siècle.

À cette époque, il n'y a aucune route entre Vevey et Villeneuve, ni entre Évian et Saint-Gingolph. Seuls de mauvais sentiers de montagne dangereux, autorisent le passage de Chillon ou de Meillerie. Quant aux chemins entre Genève et Lausanne ou Genève et Evian, ils ne valent guère mieux. Le gros du trafic passe donc par le lac.

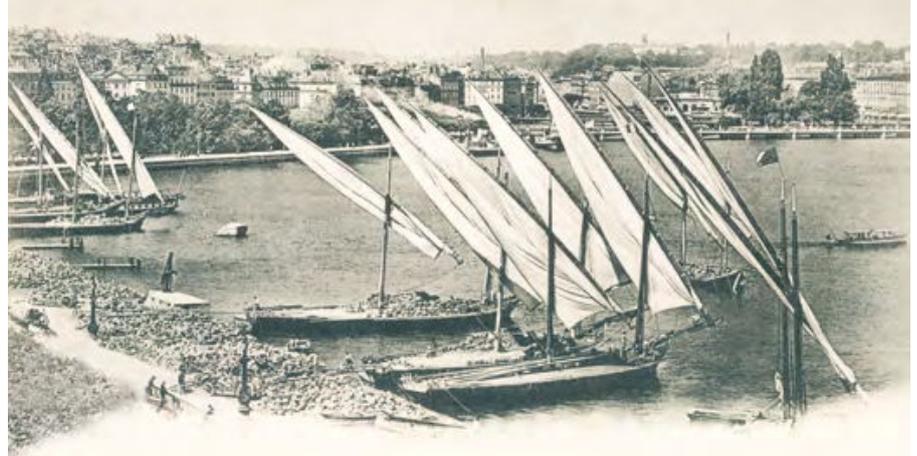
La barque du Léman, galère mixte commerciale et militaire



Barque voiles en oreilles chargée de pierres de Meillerie avec le pont au ras de l'eau.
Collection Ernest & Ferdinand Grognuz

En 1691, le Niçois Laurent Dental invente à Morges la première barque du Léman qui révolutionne les transports lacustres. Il construit la « Gaillarde » d'une trentaine de mètres pour le compte d'un homme d'affaire de Morges, Jean-François Panchaud. Ce grand bâtiment répond aux vœux de Leurs Excellences de Berne, seigneurs du Pays de Vaud. En effet, il est

Le « Guillaume-Tell ». Eau-forte aquarellée de J. Mauriac, 24,1 x 35,4 cm, collection Patrick Flury



À la Belle-Époque, déchargement des barques à Genève. Carte postale, collection Patrick Flury

très facile de réquisitionner ce bateau commercial et de le convertir en galère de guerre de quarante rameurs défendue par une troupe de fusillers « marins » et trois canons sur le pont. Du point de vue du transport, il est aisé de charger sa grande surface de pont à la brouette. Naviguant bien à la voile, il ne nécessite que cinq hommes à la manœuvre pour une charge d'une centaine de tonnes. Il est tellement novateur qu'en six ans, dix unités sont construites, en vingt ans, une trentaine. Les barques du Léman supplantent rapidement les anciennes naus durant le XVIII^e siècle et assurent dès lors l'essentiel des transports lacustres.

En 1823, le premier vapeur, le « Guillaume Tell », rencontre un immense succès qui induit la construction de toute une flotte de bateaux à vapeur. Les barques perdent alors leurs passagers et le transport des marchandises fines. Puis, vers le milieu du siècle arrive le chemin de fer qui introduit l'usage d'une nouvelle forme d'énergie, le charbon. Les barques, dont le fret principal était le bois de chauffage, semblent condamnées : le transport à voile va disparaître sous les coups du progrès. Pourtant, paradoxalement, entre 1860 et 1914, la Belle-Époque offre aux barques du Léman leur âge d'or. La frénésie de bâtir projette la construction de villes nouvelles comme Montreux ou l'agrandissement hors de leurs murs des villes anciennes comme Lausanne ou Genève, ce qui nécessite le transport d'une gigantesque quantité de matériaux dont, tout particulièrement, la pierre de Meillerie. Au début du XX^e siècle, une flotte d'une cinquantaine de barques remplit cette tâche.

Les bateaux à vapeurs

C'est l'ambassadeur des Etats-Unis, féru de modernité, qui, en 1823, fait construire le premier bateau à vapeur du Léman : le « Guillaume Tell », lancé à Genève. Le succès est tel qu'un deuxième vapeur y est immédiatement mis en chantier. Pour ne pas être en reste, les Vaudois construisent également un bateau beaucoup plus grand à Lausanne. Le XIX^e siècle est marqué par une féroce concurrence entre les bateaux à vapeur. Dès 1856, le chemin de fer arrive de Genève et d'Yverdon directement dans le port de Morges. Les passagers y bénéficient de quatorze liaisons par bateaux à vapeur vers Villeneuve ou le Bouveret où ils peuvent reprendre le train vers l'Italie. Cet intense trafic cesse en 1861 avec la construction du chemin de fer entre Lausanne et Villeneuve.

En 1873, toutes ces compagnies sont regroupées en une seule, la Compagnie Générale de Navigation, qui installe ses ateliers à Morges jusqu'en 1887, année au cours de laquelle elle déménage à Lausanne. Aujourd'hui, elle fait naviguer sept bateaux de la Belle Époque classés monuments historiques et sept unités modernes.

Les « mouches »



La mouche « L'Abeille », chargée de sable ou de gravier. Tiré de *Les bateaux à vapeurs*, Édouard Meystre, Richard-Edouard Berbard et René Creux, Édition de Fontainemore, 1976

En 1873 à Genève, la « Société Anonyme des Mouches du Léman » acquiert trois petits vapeurs destinés à assurer un service de passagers sur le Petit Lac. En 1878, elle est en faillite et ses bateaux sont revendus afin d'être utilisés pour le trafic de marchandises. Le terme de « mouche » qui désigne un bateau à passagers



Débarcadère des «mouches» à Genève. Carte postale Charnaux, collection Patrick Flury

devient alors sur le Léman le terme qui désigne un bateau cargo. Mais il est déjà trop tard pour les transports lacustres de marchandises, le chemin de fer accapare rapidement le fret puis la route s'empare un peu plus tard du marché.

Construits au début du XX^e siècle, «Mercur» (1901) et «Venoge» sont des «mouches» parvenues jusqu'à nous.

La fin des barques

La guerre de 1914-1918 marque la fin brutale du transport à voile. Les barques sont laissées à l'abandon dans les ports, les bateliers savoyards disparaissent dans les tranchées et, à l'armistice, le trafic ne reprend pas. La réalisation d'un réseau routier moderne, le passage au transport par camions, et l'usage d'un nouveau matériau de construction, le béton, ont eu raison du transport à la voile. Malgré la ténacité de quelques bateliers qui cherchent envers et contre tout jusque dans les années 1950 à maintenir leur art, la fin de ce type de transport est inéluctable. Ce bateau a pourtant assuré les transports lémaniques pendant plus de 250 ans et plus de 200 unités ont été construites.

La «Sagrave»

Depuis 1890, la famille Arnold de Flüelen est active dans l'exploitation des sables et graviers dans le lac des Quatre-Cantons. Dès 1910, elle s'implante sur le Léman. En 1954, l'installation au bord du lac de Hans Arnold qui prend la direction de la «Sagrave» lui permet d'acquérir sa concurrente, la société «Rhôna» qui avait commencé une exploitation moderne des sables et graviers du Léman en 1927. La «Sagrave» gère aujourd'hui une flotte d'une vingtaine de bateaux.



Photo Sagrave

Le Renouveau des barques

En 1948, grâce à une souscription publique, les Pirates d'Ouchy rachètent la dernière barque construite sur le Léman, la «Violette». Ils la rebaptisent la «Vaudoise» et, sans en avoir conscience, ils font bien plus que de sauver un beau bâtiment. En effet, les bateliers encore vivants, leur apprennent la manœuvre de la voile latine et les Pirates sauvent le savoir-faire. Ils le transmettront plus tard aux équipages des nouvelles barques.

La grande «Neptune», dernière barque à avoir travaillé en 1969, coule à son amarage des Eaux-Vives en 1972. Evidemment, le spectacle de cette épave qui émerge à moitié est affligeant pour les touristes, les diplomates et autres hommes d'affaires qui déambulent sur les quais. Consternées, les autorités acceptent de recevoir un petit groupe de passionnés qui cherche depuis longtemps à la sauver et qui leur présente un devis de réparation extrêmement raisonnable. Le Conseil d'Etat genevois décide alors le renflouement et la remise en état de la Neptune. Trois ans plus tard, la barque, entièrement reconstruite, commence une carrière vouée au tourisme. Le devis d'origine a été multiplié par cinq, mais la seule grande barque du Léman survivante est sauvée.

Suivront deux reconstructions : la «Savoie», mise à l'eau en 2001 et destinée à restituer à son pays un élément marquant

La barque, voiles en oreilles, symbole du Léman

Durant la Belle Epoque, les barques offraient un spectacle d'une beauté rare qui a marqué durablement les esprits. Les citoyens lémaniques sont tombés amoureux de leur extrême élégance et leur sentiment a été renforcé par la publicité touristique qui mettait systématiquement en avant la beauté de ces voiles latines. Depuis ce moment, on vit alors fleurir autour du lac d'innombrables représentations de la barque, voiles en oreilles (expression lémanique pour qualifier les voiles croisées ou en ciseaux). Soutenue aussi par la nostalgie de leur disparition, cette représentation est devenue le symbole du Léman.



De gauche à droite : les barques «Neptune» et «Demoiselle» ainsi que la cochère «Aurore» à la régata du Centenaire (dont la première a fêté en 2004 les cent ans de la construction de la Neptune) le 29 juillet 2015 à Ouchy. Photo Roland Grunder

de son patrimoine, qui se trouve à Évian et la «Demoiselle» mise à l'eau en 1999 et terminée en 2011 en bénévolat. Cette dernière est le premier (et le seul) bateau-école de Suisse et a pour but principal d'emmener des groupes de jeunes, scolaires, scouts, associations, etc., dans des camps de cinq jours à la découverte du Léman. En 2011, à cette flotte, s'est ajoutée une cochère, l'«Aurore», amarrée à Saint-Gingolph.



Du transport au sport, du fret à la régata à voile ou quand la « Savoie » se prend pour Alinghi.
Photo Madeleine Bourrette

Au transport, il ne reste dès lors plus que les bateaux à passagers de la CGN et les chalands de la Sagrave qui extraient sables et graviers du fond du lac. Quant à la voile, comme le cheval, autre moyen de transport utilisé pendant des millénaires, elle est devenue un sport.

Intégration du Léman dans le réseau de navigation intérieure

L'intégration du Léman dans le réseau européen des voies navigables intérieures est une très vieille idée. En effet, c'est en 1643 que le premier bateau venant du « lac de Genève » arrive à Soleure, chargé de vins vaudois. En réalité ce canal d'Enteroche, le deuxième canal réalisé en Europe, ébauche d'une grande liaison internationale, n'a jamais été achevé par manque de moyens et s'arrête à Cossonay. Pourtant, pendant trois siècles, il fait d'Yverdon le principal port de Suisse. Son exploitation cesse en 1829 sans que les 12,5 kilomètres séparant Morges de Cossonay, pour relier le Léman au lac de Neuchâtel, ne soient aménagés. Occasion ratée et lourde de conséquences, puisque le plus grand lac d'Europe occidentale n'a jamais été relié au réseau européen de navigation intérieure ni en amont, ni en aval. En effet, l'aménagement du Rhône de Genève à Seyssel, qui aurait permis de relier le Léman à la Méditerranée, n'a jamais été réalisé non plus: une demi-douzaine de barrages et une traversée difficile de Genève en constituent aujourd'hui les principaux obstacles. Et, au vu des conséquences écologiques d'une telle réalisation, on peut supposer que cette idée est désormais définitivement enterrée.

Et le reste de la Suisse ?

Comme ailleurs en Europe, rivières et lacs en Suisse ont été utilisés partout jusqu'au XIX^e siècle pour les transports, palliant le déficit ou l'inexistence des routes.

Quel était le métier de Guillaume Tell ?

Après son exploit et après que le bailli Gessler l'ait condamné à la prison à vie, ses gardiens emmènent Guillaume Tell en bateau sur le lac des Quatre Cantons au départ de Flüelen pour aller l'enfermer définitivement dans les geôles du château de Küssnacht. Le trajet passe par le lac, il n'y a alors aucune route. Bientôt une terrible tempête de foehn se lève. Les soldats de Gessler se révèlent incapables de mener l'embarcation. Terrifiés, se voyant perdus, ils demandent à Guillaume Tell s'il serait à même de les tirer de ce mauvais pas puisqu'il connaît bien le lac et la navigation. Suite à sa réponse affirmative, on délie le prisonnier qui se met aux avirons et conduit la barque vers une grande pierre plate que l'on appelle depuis la Tellsplatte. Arrivé tout prêt, il donne un grand coup de rames afin que l'impact déséquilibre ses geôliers. Il saisit une arbalète, bondit à terre et s'enfuit. Quelques jours plus tard, en embuscade dans le Chemin Creux, il tuera le vilain Gessler d'un carreau d'arbalète.

Ce qui est significatif, c'est que Tell est considéré comme un homme du lac. À l'époque, il ne peut s'agir d'un plaisancier.



L'évasion de Guillaume Tell. Peint par Kaulbach, livret de l'opéra « Guillaume Tell » (1829) de Gioachino Rossini (1792-1868)

Il est donc bien batelier. Et cela nous en apprend beaucoup sur la valeur que nos ancêtres accordaient à ce métier puisqu'ils l'ont attribué à leur plus grand héros, d'ailleurs parfaitement mythique.

Le moindre cours d'eau navigable servait ainsi aux communications.

Le lac des Quatre-Cantons était le seul passage, outre de vilains sentiers, pour aller de Lucerne au Gothard. Il fallut attendre 1865 avec le percement de l'Axenstrasse pour qu'une route relie enfin Schwytz et Uri. Jusqu'alors, tout le trafic passait par le lac.

Pour en savoir plus

- François-Alphonse Forel, *Léman*, tome III, F. Rouge & Cie, 1904
- André Guex, *Léman*, Éd. Jean Marguerat, 1947
- André Guex, *Mémoires du Léman 1830-1930*, Payot, 1975
- Jean-François Bergier, *Le Léman, un lac à découvrir*, 1976

Gérard Cornaz, *Les barques du Léman*. Éditions des quatre Seigneurs, 1976 (réédité chez Slatkine 1998)

G. Cornaz, N. Charmillot, J. Naef, *Bateaux et batellerie du Léman*, Edita Lausanne 1983
Yves de Siebenthal, *Neptune: naviguer sur une ancienne barque du Léman*, Fondation Neptune, 1999

Pierre Duchoud, *Le temps des barques*, Cabédita 2000

Pierre Duchoud, *Le pays des barques – voiles latines du Léman*, Cabédita 2003

Pierre Duchoud, *Des hommes et des barques*, Cabédita 2014

Jean Choux, *La vocation d'André Care*, 1925. Cinémathèque suisse, Archives nationales du film, Lausanne, Coffret DVD coproduit par la Cinémathèque suisse et la Radio-Télévision Suisse



Christian Reymond, né le 3 avril 1954 à Pully en Suisse, passe son enfance à Corsier-sur-Vevey. Après avoir suivi son collège à Vevey et à l'École Supérieure de Commerce à Lausanne, il obtient son brevet d'instituteur en 1975. Il enseigne à Yverdon, puis démissionne pour partir sur les mers avec son voilier. Il en revient treize ans plus tard (sujet du livre « Pilou ») et lance fin 1995 à Vevey le projet de « La Barque des Enfants ». Cette barque du Léman de trente mètres devient en 2011, après une quinzaine d'années d'efforts, le premier voilier école de Suisse. Parallèlement, il s'intéresse à l'histoire des barques et du Léman et publie en 2017 « Voiles latines du Léman » qui sert de base à une exposition dont il est le commissaire, à la Maison Gribaldi à Évian. Il prépare actuellement un livre sur l'histoire des ports du Léman. Il a épousé Madeleine Bourrette en 2008 et ils vivent désormais à Corseaux une retraite très active.

Références bibliographiques

Voiles latines du Léman, Ed. Snoeck 2017

Catalogue de l'exposition « Les voiles latines du Léman »; coédition Somogy éditions d'art/Ville d'Évian

<https://ville-evian.fr/wp-content/uploads/telechargements/depliant-voiles-latines-fr.pdf>
<https://www.rts.ch/play/radio/linvite-du-12h30/audio/les-invites-du-12h30-alain-jaccard-et-christian-reymond-presentent-les-voiles-latines?id=9682536> – 2018

Pilou, publié à compte d'auteur en 2020, à paraître sous un autre titre aux Éditions l'Harmattan, Paris

« Les barques latines », conférence en ligne de l'ASL du 29 mars 2022:

https://www.youtube.com/watch?v=l_frhgZDHk4

Histoire des ports du Léman (à paraître)

Le monde de Lémo

Les forêts sous-lacustres Tout le monde sait que sur la terre ferme, il y a des forêts et qu'elles sont formées d'arbres. Mais y a-t-il la même chose sous l'eau, dans le Léman? Eh oui, il y a des forêts... d'algues? Non, de **plantes aquatiques**! Rappelle-toi, on avait appris à faire la différence dans le numéro 109 de *Lémaniques*.

Comme les arbres qui vivent sur terre, les plantes aquatiques qui vivent sous l'eau sont très importantes pour les animaux du lac. Elles leurs servent par exemple de...

...**nourriture**, comme les oiseaux qui plongent pour les manger.



...**support** pour que les poissons ou les mollusques accrochent leurs œufs.

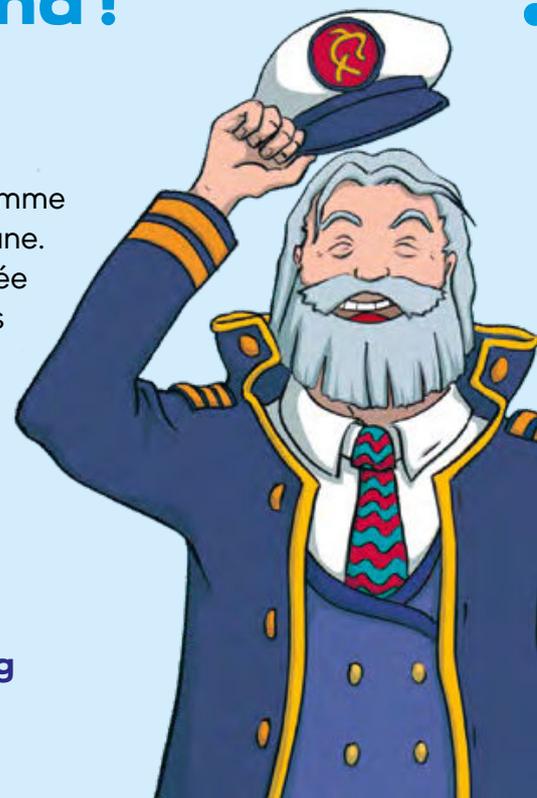


Le capitaine Lémo te répond !

Ilona, 12 ans : « Pourquoi il n'y a pas de marées sur le Léman ? »

La marée vient de la lune qui agit comme un **aimant** sur l'eau. Comme la lune tourne autour de la terre, les marées, donc l'eau, suivent la lune. Ce phénomène est dû au principe de la gravitation : la lune est attirée par la terre, mais la terre est aussi attirée par la lune. On observe les marées surtout dans les océans et les mers, mais **le Léman a aussi des marées** ! On ne les voit pas car elles sont trop petites, et ce, parce que le lac est de trop petite taille pour que les marées prennent de l'amplitude. La marée dans le Léman est d'environ **5 millimètres** ! (alors qu'elle peut faire jusqu'à **12 mètres** au Mont Saint-Michel)

Si toi aussi, tu veux poser une question au capitaine Lémo, envoie-la à l'adresse suivante : capitaine.lemo@asleman.org



...**cache**tte pour les brochets qui cherchent à se nourrir de perches et pour les perches qui veulent leur échapper.



50%
Les végétaux aquatiques (algues et plantes aquatiques) fournissent **50% de l'oxygène** qu'on respire. Elles sont donc aussi très importantes pour nous, les humains.

...**maison** pour tous les petits animaux comme les mollusques, les crustacés ou les larves d'insectes.

Ces plantes aquatiques sont très importantes pour le lac, mais on ne les trouve pas partout ! Elles poussent près des rives du lac, là où la lumière pénètre dans l'eau, soit jusqu'à 15 m de profondeur. C'est donc la partie la moins profonde du lac, qu'on appelle la **zone littorale**, qui est la plus **riche** en espèces animales et végétales.

J'espère que maintenant, quand tu te baigneras entre les plantes aquatiques, tu réaliseras qu'elles sont absolument **indispensables** à la vie de notre lac.

Jeu : déchiffre le message codé !

r e h t a h v r r l r a , - a " o - r v - l a "
 r a h r - = a h a " e v - y a " " r r - = v a " "
 h v a - = j a , y a " t a h = - - a a -
 t a t a y a " t - a h r " !

a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v w x y z
 r l r y a t j l i = t k - h v e o a r " - l h o u ^ v "

Jean-Bernard, un Don Quichotte éclairé et efficace



Jean-Bernard, notre héros au regard si doux...¹
Photo ASL

Jean-Bernard Lachavanne est un homme de la terre, de la campagne, qui n'a jamais trahi ses origines même s'il ne se voyait pas reprendre les rênes de la ferme familiale.

Demeurent ainsi sa passion pour ses vergers et les savoureux alcools qu'ils lui offrent ainsi que la fierté de cultiver un potager exemplaire. Et pour lui, rien de plus délectable et parfois salutaire que de se ressourcer en pratiquant la pêche à la truite, immergé dans la nature sauvage d'un torrent de montagne.

En fait, bac en poche, d'autres ambitions se profilent, un autre destin l'attend. Profondément proche et amoureux de la nature, c'est forcément vers les sciences naturelles que se dirigent ses aspirations et c'est ainsi que par un heureux concours de circonstances, il se voit proposer par le titulaire de la chaire de botanique de l'époque de réaliser une thèse de doctorat sur... le Léman! On est en 1972.

Une aubaine! Inventorier, cartographier et caractériser la végétation sous-lacustre de l'ensemble du lac, un sujet qui « contraint » le thésard à effectuer un énorme travail de terrain. Notre naturaliste en herbe est enthousiasmé par l'idée d'étudier tous les étés sur ce lac qu'il connaît mal et soulagé d'échapper à la perspective, cauchemardesque selon lui, de passer cinq années croupi au fond d'un laboratoire à couper en quatre et compter des poils de mouches.

En réalité, sa recherche va l'emmenner bien au-delà de ce que peut apporter la satisfaction béate d'avoir réalisé une excellente étude académique. Elle fait naître en lui une passion pour une science en devenir, l'écologie, qui va lui permettre de découvrir à quel point la « machine » lémanique est complexe. Il est certes aussi ébloui par la beauté des paysages qu'offre ce lac mais il n'en est pas moins catastrophé par la qualité lamentable de ses eaux et l'état calamiteux des rives et des fonds littoraux. Pour lui c'est clair, ce lac est mourant.

1. Inspiré du premier vers, « Mon père, ce héros au sourire si doux », du poème de Victor Hugo (1802-1885), *Après la bataille*, 1859, dans *La Légende des siècles* (1855-1876).

C'est une chose de le constater et de se lamenter. C'en est une autre de ne pas s'en contenter.

Opiniâtre, combatif et courageux, il développe, au grand dam d'une Académie calfeutrée dans sa tour d'ivoire et son aura scientifique confortable et prudente, une argumentation simple: si l'État et les politiques ne prennent pas leurs responsabilités pour lutter efficacement contre la pollution et que les scientifiques qui, par leurs connaissances, sont les mieux placés pour convaincre les autorités de prendre des mesures, se voilent la face, eh bien c'est lui, estimant être dans son rôle de chercheur averti et de citoyen responsable, qui va agir, avec quelques autres: dénoncer l'incurie des services concernés et faire pression sur les décideurs en alertant la population des menaces qui pèsent sur son lac et du lot de conséquences potentielles qu'elles présentent, entre autres pour leur approvisionnement en eau potable et leur santé.

Du point de vue de son plan de carrière universitaire, mal lui en a pris. De celui de ses relations avec le pouvoir politique aussi. Il dérange? Tant pis! Mais il le paiera cher et longtemps.

Pourtant, jamais il ne pliera l'échine, ni ne le regrettera.

Et puis, l'avenir lui donnera raison si l'on se réfère à ce qui a été obtenu par la suite grâce à la ténacité et à la détermination d'un groupe de scientifiques et spécialistes du lac dont il est loin d'être l'élément le moins influent: c'est ainsi que naît l'ASL en 1980, dont il sera plébiscité président... pendant 42 ans²!

A l'ASL, Jean-Bernard tient beaucoup à certaines originalités injectées dans le militantisme de conservation de la nature et de la protection de l'environnement qui consistent:

- premièrement et dès les débuts de l'association, à respecter l'exigence de rigueur et de référence scientifique à la base de toute action,
- deuxièmement, à introduire, chaque fois que c'est possible, une large part de participation citoyenne aux études et actions entreprises au sein de l'association,
- troisièmement, à intégrer une prise en compte des intérêts sociaux et économiques dans toute analyse, raisonnement, information ou action qui la justifie dans le cadre de la mission de sauvegarde de l'environnement « Léman ».

À l'université, c'est à force de se battre que Jean-Bernard obtient reconnaissance et, après des années de galère à courir après des fonds pour que le laboratoire d'écologie et de biologie aquatique – qu'il réussira, dans le courant des années 1980, à imposer à une Académie peu encline à accepter cette nouvelle science aux relents politiques partisans qu'est l'écologie – puisse accomplir de nombreuses recherches scientifiques de valeur sur les milieux aquatiques de Suisse.

Jean-Bernard n'a de cesse d'énoncer de nouvelles idées, telles que celle d'introduire la notion de développement durable, aussi bien dans les études scientifiques, qu'à l'ASL pour nuancer le raisonnement parfois trop dogmatique de la préservation de l'environnement pure et dure. Il s'investit encore pour une gestion soutenable des communes genevoises avec des programmes « Agenda 21 » ou grâce à des guides de promenades didactiques.

Incontestablement pionnier et leader d'une conception originale de la sauvegarde de l'environnement axée sur un « objet » précis, le Léman et les rivières qui l'alimentent, Jean-Bernard est aussi à mon sens et en toute objectivité (on ne sourit pas) une personne d'une rigueur intellectuelle et éthique infaillible, de nature plutôt réservée mais sachant faire preuve d'empathie et surtout d'une grande générosité.

Qu'il continue de nous faire bénéficier de son expérience et de son imagination fertile!

2. En cette 43^e année d'activité de l'ASL, Jean-Bernard est élu président d'honneur et la présidence de l'association est désormais assurée par Pascal Mulattieri, hydrobiologiste, membre très actif du comité depuis 14 ans.

Jean-Bernard et Raphaëlle, plus de 40 ans d'étroite collaboration. Photo Françoise Lachavanne



Dans les écoles

Toutes les disponibilités d'animations proposées par l'ASL ont été prises d'assaut cette année scolaire encore. Les élèves des degrés 1H à 8H ont ainsi pu se familiariser avec le Léman et comprendre qu'il s'agit d'un écosystème de notre environnement naturel dont il faut prendre soin. Les classes qui désirent s'inscrire pour une animation peuvent le faire par E-mail à asl@asleman.org. A noter qu'à Genève, l'agenda est complet jusqu'à janvier 2023.

Camps d'été

Les deux semaines prévues cet été pour le camp EAU'tour du Léman ont rapidement affiché complet et ce sont 44 enfants qui pourront naviguer sur la Demoiselle et vivre une semaine exceptionnelle sur le lac.

Il reste en revanche encore quelques places pour le camp non résidentiel de 5 jours au départ des Eaux-Vives (GE). Infos et inscriptions sur www.asleman.org/sensibilisation/jeunesse

Pour commencer la saison, suppression des cannes sèches et racines de renouées à Treytorrens (Lavaux). Photo T. Frankhauser/DGE-Eau



L'initiation aux sports nautiques au menu du camp des Aventuriers et Aventurières du Léman. Photo ASL

Nouvelle saison de Renouées

La saison 2022 de lutte contre les renouées, plantes exotiques envahissantes, a très bien commencé avec l'ajout de nouveaux sites sur les rives françaises et vaudoises du Léman. Les bénévoles, indispensables à la réussite de ce projet,

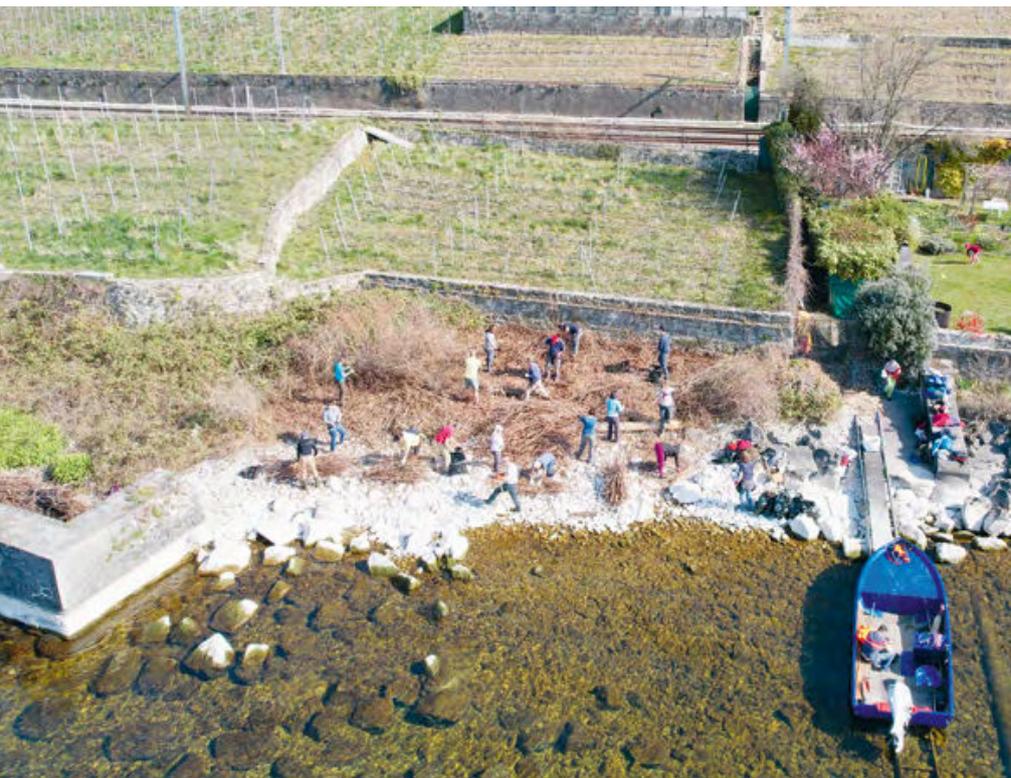
L'ASL recherche toujours de nouvelles personnes qui accepteraient de se joindre à ce projet, surtout sur les nouveaux sites français. Toutes les dates et les lieux d'actions sont visibles sur notre site internet: <https://asleman.org/actions/renouees/>.

Vous pouvez également prendre en charge l'arrachage d'un foyer près de chez vous, indépendamment de notre calendrier d'arrachage. Contactez l'ASL et nous fournirons conseils et matériel pour le faire.

ont répondu présent et ont permis d'éliminer déjà de nombreuses renouées. Plusieurs entreprises ont également proposé des demi-journées de volontariat avec leurs employés afin de participer concrètement à la préservation de la biodiversité de notre région.

Réunion du groupe français

Une réunion du groupe français s'est tenue à Thonon le 8 avril dernier, rassemblant une quinzaine de personnes. Plusieurs thématiques y ont été abordées, dont les enjeux du changement climatique pour le Léman ainsi que la collecte et le traitement des eaux usées au vu de l'évolution démographique et des événements de pluviométrie extrêmes à venir. Cette rencontre a également été l'occasion de présenter les prochains rendez-vous avec le grand public et de mobiliser les adhérents pour les actions sur le terrain.





L'équipe de bénévoles à Lutry a retiré 233 kilos de déchets du Léman. Photo ASL

Net'Léman, 11^e édition du grand nettoyage du lac

Net'Léman a eu lieu les 21 et 22 mai dernier, sous un soleil radieux et 1200 volontaires, dont 300 plongeurs, étaient présents sur 15 secteurs tout autour du lac: en France à Evian et Anthy-sur-Léman, dans le canton de Vaud à Noville, Ville-neuve, Lutry, Bourg-en-Lavaux, Lausanne-Ouchy, Clarens-sur-Montreux, Vevey, Morges, Rolle, Nyon et à Genève à Versoix ainsi que sur les quais des Eaux-Vives et de Cologny. Parallèlement, des actions spontanées de nettoyage ont également été effectuées via le Challenge de l'App Net'Léman. Grâce à cette mobilisation citoyenne, ce sont 4260 kg de déchets sauvages qui ont été récoltés, évitant ainsi qu'ils ne polluent l'eau.

Net'Léman est aussi l'occasion de faire de la sensibilisation sur la nécessité de réduire nos déchets. Lors de l'événement, nous faisons également tout notre possible pour éviter de générer de nouveaux déchets: il est ainsi demandé aux participants de venir, dans la mesure du possible, avec leurs propres gants de jardinage, leurs sacs ou seaux et de les ramener; tous les repas et boissons sont servis dans de la vaisselle réutilisable, et l'eau consommée est celle provenant des robinets situés à proximité.

Nouveauté lors de cette 11^e édition, nous avons trouvé pour la première fois des cigarettes électroniques jetables. Nouveau fléau pour notre environnement?

Retrouvez le bilan complet de ces deux journées d'effort soutenu sur netleman.ch!

Alan Roura, célèbre navigateur et parrain de Net'Léman est à nouveau venu prêter main forte lors de l'événement. Photo ASL



Présence de l'ASL ce printemps Troc des cultures à Amphion

Lors du Troc des cultures organisé le 8 mai à Amphion, la commune de Publier a donné l'occasion à l'ASL de participer à cette manifestation par un stand, notamment consacré à une animation sur les microplastiques. Celle-ci montre comment détecter leur présence dans les sols en présentant le processus permettant d'extraire les particules invisibles à l'œil nu. Le public, très intéressé par ce phénomène affectant les rives et les eaux du Léman, a ainsi pu voir concrètement, grâce au microscope installé à cette fin, les différents types de particules mélangées au sable des plages lémaniques. Nous remercions la commune de Publier de l'infrastructure mise à disposition des exposants qui leur a permis d'accueillir les visiteurs dans de bonnes conditions.

L'ASL a également profité de cet événement pour organiser le premier chantier citoyen d'arrachage de renouées asiatiques de la saison sur la plage d'Amphion. Près d'une dizaine de personnes ont prêté main-forte pour couper ou déraciner ces plantes invasives présentes sur la grève.

Les prochains arrachages sont déjà agendés aux 22 juin, 20 juillet et 24 août! Intéressés? Trouvez davantage d'informations et l'opportunité de vous inscrire sur www.asleman.org/actions/renouees/

Journée de l'Environnement à Armoiy (F)

Lors de cette journée de l'environnement organisée par le Conseil municipal d'Armoiy le dimanche 15 mai, Jean-Marcel Dorioz, vice-président de l'ASL, en duo avec Gilles Thomas, président du SIAC, maire de Cervens et spécialiste des rivières, ont donné une conférence et mené débat sur le thème de l'eau et du Léman. L'ASL remercie Philip Larcher, conseiller municipal d'Armoiy, qui a rendu possible cette rencontre.



Problématiques des plastiques et des plantes envahissantes au rendez-vous à Amphion sur le stand de l'ASL. Photo Commune de Publier



Jean-Bernard, notre président d'honneur, en compagnie de notre stagiaire Alix Chatton au stand ASL du Bol d'Or. Photo Françoise Lachavanne

Festi'Léman à Evian (F)

L'ASL était présente à la troisième édition de Festi'Léman les 4 et 5 juin sur les quais d'Evian qui réunit au sein d'un village festif différents acteurs de la vie sur le Léman. L'ASL y a tenu un stand présentant la biodiversité du Léman et la problématique des microplastiques.

Régate du Bol d'Or Mirabaud

En tant que partenaire environnemental du Bol d'Or Mirabaud, la plus grande régates en bassin fermé du monde, l'ASL a tenu un stand les 10, 11 et 12 juin à la Société Nautique de Genève. Ce fut l'occasion de rappeler les bonnes pratiques du nautisme aux navigateurs et de leur proposer de choisir un nouvel éco-geste à mettre en pratique lors de l'usage et de l'entretien de leur bateau.

Soirée publique au Sciencescope de l'Université de Genève

Une soirée publique autour des plastiques dans l'environnement a groupé le 12 mai dernier le Département F.-A. Forel, le Bioscope et le Chimiscope de l'Université de Genève ainsi que l'ASL et l'association Oceaneye. En introduction, la thématique a été exposée au public par Alexis Pochelon, responsable de projet à l'ASL, suivi d'un atelier sur l'extraction des microplastiques à partir d'un échantillon de sable. Par la suite, les participants ont pu découvrir le fonctionnement d'un laboratoire de recherche ainsi que les informations sur les plastiques proposées par les entités présentes. Cette soirée a rencontré un vif succès auprès de la quarantaine de personnes présente.

Nettoyage de la plage de Prévèrenges

La commune de Prévèrenges organise chaque année un grand nettoyage public de sa plage. Le 7 mai dernier, l'action annuelle a été l'occasion pour l'ASL de tenir un stand et de présenter à la centaine de personnes présente ses actions et l'importance de sauvegarder la biodiversité lémanique.

Vos prochains rendez-vous avec l'ASL

Nuit de la Science les 9 et 10 juillet à Genève

À Genève, la traditionnelle Nuit de la Science aura lieu les 9 et 10 juillet au Musée d'histoire des sciences sur le thème de « Et pourtant... ». L'ASL, en collaboration avec le Département F.-A. Forel de l'Université de Genève, sera présente sur un stand pour aborder la thématique des microplastiques. Le projet Pla'Stock Léman sera également présenté à cette occasion.

Couleurs du lac le 25 septembre à Nernier

L'ASL organise le 25 septembre prochain, en collaboration avec le village de Nernier, le CPIE du Chablais, la librairie Climat (Thonon-les-Bains) et le Geopark du Chablais, la 3^e édition des « Couleurs du lac ». Le thème retenu cette année sera « La face cachée du Mythe ». Sont prévues au programme (sous réserve de modifications), une conférence de Michel Meybeck (CNRS – Paris Sorbonne) « Esprit des lacs de cratères et de montagne : quelles représentations, quels fondements ? », une présentation par Isabelle Falconnier de son livre « Légendes du Léman » et une animation de nos invités d'honneurs: PLONK et REPLONK.

La journée aura lieu à la ferme d'Antioche avec également une exposition et des livres sur le thème des Mythes et des dédicaces. Plus d'informations prochainement sur notre site internet.

infos@Léman

Sensibilisation contre la propagation d'espèces exotiques envahissantes aquatiques

Le Canton de Vaud vient d'éditer trois fiches à destination des usagers du lac (pêche sportive, plongée et canoë/paddle/planche à voile/kite surf) avec comme mot d'ordre de nettoyer, inspecter et sécher son matériel afin d'éviter la propagation d'organismes nuisibles dans d'autres plans d'eau.

Vous pouvez vous trouver ces fiches sur le site de l'État de Vaud : www.vd.ch/themes/environnement/biodiversite-et-paysage/especes-exotiques-envahissantes/.

Campagne « Sur l'eau avec respect »

L'association « Nature et Loisirs » a, quant à elle, édité une affiche et un dépliant « Sur l'eau avec respect » proposant de respecter certains principes lors de la pratique des loisirs sur les plans d'eau, tels que rester éloigné des roselières, des îles de graviers et des bancs de sable, ne pas naviguer dans des secteurs où se trouvent des rassemblements d'oiseaux et respecter les zones protégées.

Plus d'infos sur www.nature-loisirs.ch/eau.

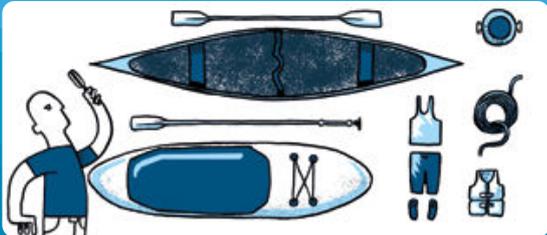
SENSIBILISATION AUX ESPÈCES EXOTIQUES AQUATIQUES – CANOË, PADDLE, PLANCHE À VOILE, KITE SURF

POUR NE PAS PROPAGER LES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES: NETTOYER, INSPECTER, SÉCHER!

Quand nous sommes dans l'eau, de nombreux animaux, végétaux ou bactéries peuvent s'accrocher à notre embarcation et notre équipement. Ils sont parfois invisibles à l'œil nu.
Certains de ces organismes sont des espèces exotiques envahissantes qui peuvent menacer la biodiversité locale.



À CHAQUE FOIS QUE NOUS NOUS DÉPLAÇONS D'UN LAC À L'AUTRE, NOUS CONTRIBUONS À PROPAGER LES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES. TROIS GESTES SIMPLES SUFFISENT À L'ÉVITER :



NETTOYER Dès la sortie d'eau, nettoyer soigneusement l'embarcation et l'équipement à l'eau, si possible chaude.

INSPECTER Avant de quitter le plan d'eau, inspecter l'embarcation et l'équipement. Vider toute eau présente. Enlever toute trace de résidus.

SÉCHER Sécher l'embarcation et l'équipement. Attendre cinq jours avant de naviguer sur un autre plan d'eau.

POUR PRÉVENIR LA PROPAGATION D'ORGANISMES NUISIBLES, NETTOYONS TOUT NOTRE ÉQUIPEMENT.

réalisation et illustrations: bureau Relief / graphisme: IMB Polygraphie / photos: Kanton Zürich, RWL

Sur l'eau avec respect



1. Rester éloigné des roselières si possible à 100 mètres
2. Rester éloigné des îles de gravier et des bancs de sable si possible à plus de 100 mètres
3. Ne pas naviguer dans des secteurs où se trouvent des rassemblements d'oiseaux
En automne et en hiver, des perturbations sont possibles à une distance de 1 km.
4. Respecter les aires protégées ne jamais y pénétrer

respecter c'est protéger www.nature-loisirs.ch/eau

Solution du message codé: « comme un arbre, les plantes aquatiques ont des racines, une tige, des feuilles et même des fleurs! »



Bulletin trimestriel de l'association pour la sauvegarde du Léman (ASL)

Numéro 123/juin 2022

Résponsable de la Rédaction

Raphaëlle Juge • Tél. +41 79 336 87 37 • raphaelle.juge@genevedurable.ch

Secrétariat général

Suzanne Mader • Rue des Cordiers 2
CH-1207 Genève • Tél. +41 22 736 86 20 • Fax +41 22 736 86 82
www.asleman.org • asl@asleman.org

Adhésion à l'ASL et dons

CCP 12-15316-0

Tirage

7700 exemplaires (papier 100% recyclé)

Impression

Atar Roto Presse SA, Genève