

**DES HOMMES ET DES BARQUES**



*A la mémoire de Jano qui aimait tant son lac*

Couverture: «*Le Départ*», huile sur toile de Jean Daniel Ihly (1854-1910), Genève  
(coll. Musée du Chablais de Thonon, acquisition en 2007 au titre du FRAM, première exposition  
publique lors des Journées du Patrimoine 2007).

*Sur une barque\* de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à la proue bien élancée, trois bateliers hissent la voile de trinquet\* enverguée par des mattafis\* par pleine bise en rade de Genève. Leurs regards inquiets, dirigés vers l'escaute\* détachée du bordon\*, marquent leurs craintes, si ce n'est leur impuissance, face aux éléments.*

*Le peintre décrit parfaitement la difficulté du travail, les risques menaçants, le dur labeur pour survivre, la condition des bateliers. Une réalité bien loin des cartes postales destinées aux touristes, aux barques à voiles en oreilles\*, bateliers invisibles ou en silhouette, glissant silencieusement dans le cadre idyllique du Léman entouré de montagnes. Le pont, le mât de trinquet\*, le seau, la meure\*, la peinture écaillée, les vêtements des hommes usés par le temps et les éléments témoignent de la rudesse du métier, dans cette évocation d'hommes du lac au travail.*

*\* La définition et/ou la correspondance des termes lémaniques utilisés, signalés par un \*, figurent dans un glossaire en fin de volume. Par ailleurs, tous les noms propres et les citations sont reportés textuellement et les images sans référence sont des propriétés personnelles.*

© 2014. Editions Cabédita, route des Montagnes 13 – CH-1145 Bière  
BP 9, F-01220 Divonne-les-Bains  
Internet: [www.cabedita.ch](http://www.cabedita.ch)

ISBN 978-2-88295-707-8

Pierre Duchoud

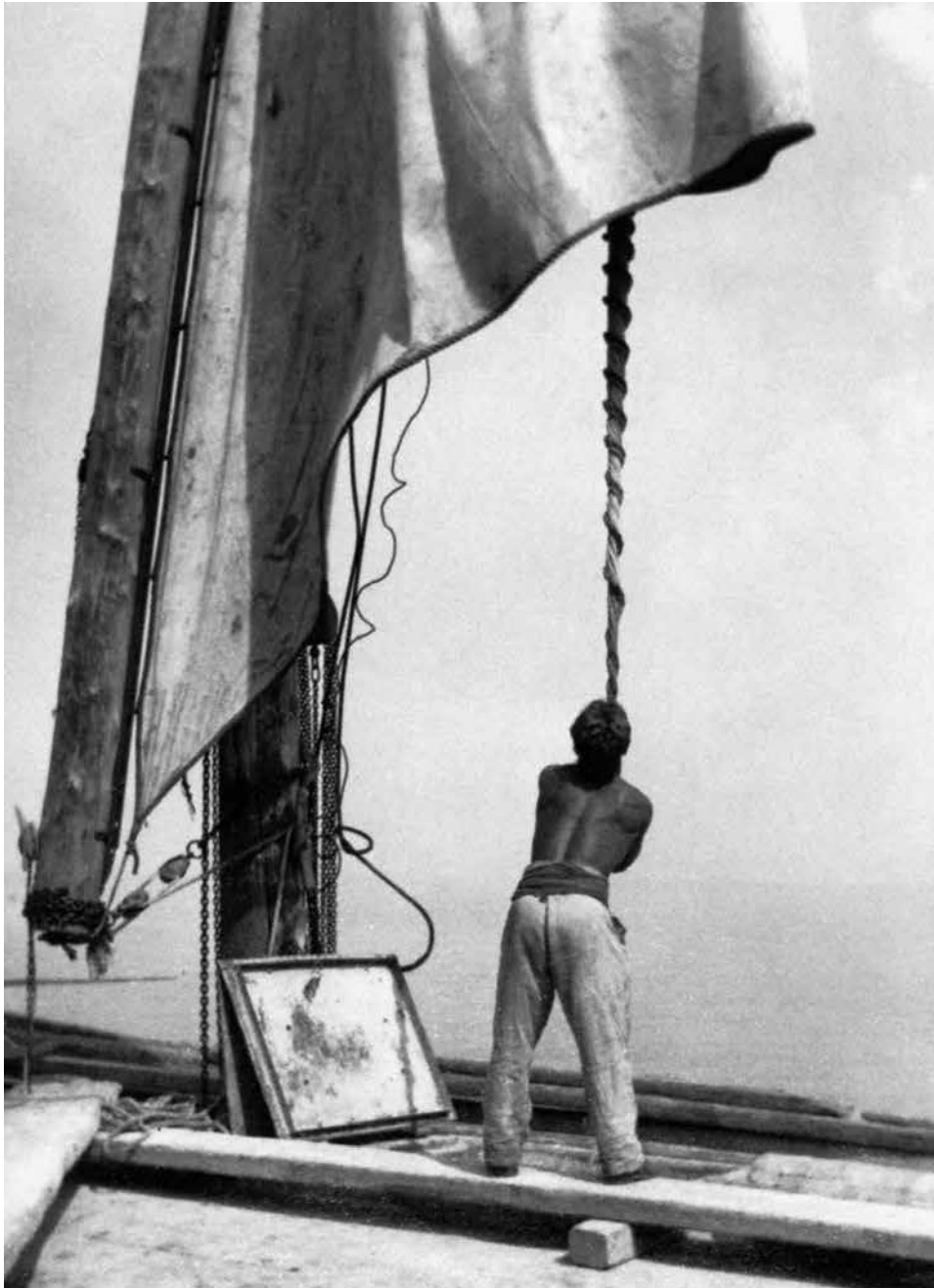
# DES HOMMES ET DES BARQUES

*Voiles latines du Léman*

Cet ouvrage a obtenu le 1<sup>er</sup> prix catégorie «Fluvial» du concours Marins des Côtes et Fleuves de France. Le Chasse-Marée, Brest, 2008.



ÉDITIONS  
CABÉDITA  
2014



*Armand Fornay vient d'empoigner le point d'escaute de la grand-voile de la « France » et la roule pour l'encapeler\*, dans les années 1930. Cette image pourrait être l'équivalent photographique du tableau de la couverture, transposé un demi-siècle plus tard. L'évolution technique est évidente : les voiles sont enverguées sur rail par des galets coulissants qui ont remplacé les mattafis, permettant de hisser ou d'amener la voile seule, indépendamment de la lourde antenne\* qui demeure en place ; des chaînes ont remplacé les chavons\* aussi bien pour l'examen\* que pour les poulies de flon\*, non plus en bois mais en métal ; la voile bien ralinguée est en meilleur état que la voile effilochée et déchirée du tableau avec ses bouts de chavons qui voltigent. Pourtant, le travail physique demeure, les manœuvres de la barque, le chargement ou le déchargement, tout se fait à la main, et la motorisation des barques ne sera qu'un apport secondaire (coll. Constant Fornay).*

## PRÉFACE



**A**près *Le Temps des Barques* et *Le Pays des Barques*, Pierrot Duchoud, dont on connaît la passion pour le Léman et la batellerie, vient de compléter son triptyque sur les voiles latines en rédigeant, dans son style agréable et enlevé, la vie des derniers charpentiers et bateliers. Tous ces personnages sont sortis, le temps d'un livre, des photos jaunies ou des cartes postales anciennes. Le sujet est pour lui à jamais inépuisable, car Pierrot est tombé un jour dans la marmite à goudron (!) des barques du Léman. A force de patience, de persévérance, comme lorsqu'il construisait des maquettes de barques entre deux clients, dans son arrière-boutique, il a recueilli les derniers témoignages de ces travailleurs forcenés, a décrypté les archives, consulté dans les greniers les livres de comptes des patrons de barques ou de chantier... Quand il ne découvre pas à Genève une étonnante collection privée de tableaux du Léman des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles!

Et le voici à nouveau propulsé sur la trace de ses ancêtres dzingolas, charpentiers navals, bûcherons, bateliers et négociants transfrontaliers. Barques, bricks, naus\* et cochères\*, la grande famille des embarcations lémaniques s'enrichit de ses découvertes et commentaires de fin limier... et de musicien! Accordéoniste et choriste dans les rangs de «Voiles latines» et de soirées entre copains, Pierrot a eu l'heureuse idée d'enregistrer des mélodies bien populaires à l'époque des barques. Des chansons mélancoliques pour égayer un labeur qui ne ferait plus rêver personne, sauf peut-être quelques nostalgiques des barques d'antan. Larguons les amarres avec *Des Hommes et des Barques*.

*Gilles Bondaz*



# AVANT-PROPOS

Cet ouvrage n'est pas un texte exhaustif sur la barque de charge du Léman. Le sujet est en effet trop vaste dans le temps, puisque cette époque a duré pas moins d'un demi-millénaire, et il a été traité maintes fois, soit de façon partielle (origines, historique, vocabulaire, construction, navigation, etc.), soit de façon plus générale, en particulier par de nombreux auteurs des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles auxquels peuvent se rapporter les passionnés. Son but est d'esquisser la vie des charpentiers et des chantiers navals, ainsi que celle des bateliers et des barques de la rive sud lémanique, de retrouver les acteurs de cette époque qui s'étend de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin de la navigation marchande, avant de finir par la situation actuelle et le renouveau des bateaux de patrimoine. En essayant par ailleurs de sortir de l'anonymat les mots de *charpentier*, *batelier* ou *carrier*, c'est-à-dire en citant autant que possible des patronymes, en particulier ceux de la rive méridionale, là où se trouvaient les chantiers et les barques, et où se trouvent toujours les forêts et les carrières qui les faisaient vivre.

Depuis sa rive vaudoise, Ramuz raconte la côte savoyarde, ses carrières, ses pêcheurs et ses bateliers dans *Chant de notre Rhône* :

« De l'autre côté de l'eau, sous la montagne, ils ont la châtaigne et les treilles ; on les voit qui jouent aux boules devant des petits cafés. Ils ont des pantalons de velours, ils ont des ceintures de flanelle rouge, ils portent des bérets de feutre. Ils ont des carrières de marbre noir qu'ils font sauter à la cheddite (alors vite ils vont se cacher, il n'y a plus rien, il y a un temps où tout est désert, où tout fait silence, c'est quand la mèche est en train de brûler) ; ils ont des bateaux de pêcheurs, ils ont des filets fins comme s'ils étaient faits avec des cheveux de femmes, ils ont des grands filets moins fins ; ils allument des lanternes à des bouées dessus, ils ont leurs grandes barques à pierre, ils ont leurs belles grandes barques noires à pierre et l'œil qui est devant, une fois qu'elles sont chargées, tout à coup se tourne vers nous sous les voiles qui retentissent, puis se gonflent en s'entrecroisant ; la Savoie là-bas, leurs treilles, leurs carrières, leurs forêts de châtaigniers, leurs villages à noms de saints : Saint-Gingolph, Meillerie, Evian, Saint-Paul... »



*Cinq cochères et des canots de pêche, dont le liseré souligne le londrebord\*, mouillent devant la Grand-Place de Vevey. Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la cochère est le bateau de charge le plus répandu. Elle joue le rôle de bonne à tout faire, entre les habitants de la rive sud qui rejoignent les marchés vaudois avec leurs productions agricoles, et qui s'en reviennent avec les marchandises introuvables chez eux comme le sel, le sucre, les tissus, le savon... (coll. Eric Teysseire).*

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la barque la *Neptune*, lancée en 1904 et classée monument historique, et le brick la *Vaudoise*, dernier bâtiment latin lancé en 1931, sont les seuls survivants authentiques des barques de travail. Ils sont les descendants d'une longue lignée de bateaux en tout genre, pour la plupart à voiles latines, de la galère à la cochère, qui ont sillonné le Léman du XIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle.

Quant aux témoins de ces temps qui s'éloignent, ils sont tous disparus. Les derniers bateliers s'en sont allés, comme dans la chanson *Loguivy de la mer*, adaptée en *Meillerie du Léman* (voir ci-après). Heureusement, il reste l'importante documentation amassée avant leur dernier départ. Jointe aux souvenirs de ceux qui ont simplement connu cette époque, sans la vivre de l'intérieur, elle constitue la base de cet ouvrage (avec la littérature parue sur le sujet) permettant de suivre le développement sans précédent de la fin de l'épopée de la navigation marchande lémanique.

# BATELIERS, CARRIERS, BARQUES ET CHANSONS

## LES DERNIÈRES BARQUES

**B**ien que déjà maintes fois décrit, il peut être utile de résumer l'historique de la barque en général, spécialement à l'intention des profanes, en signalant d'abord qu'autour du Léman, le mot barque désigne uniquement les grands bateaux de la flotte marchande, composée d'une cinquantaine d'embarcations au début du XX<sup>e</sup> siècle. Soit les grandes barques latines proprement dites, de forte capacité de charge, et les bricks plus petits, tous pontés et à voiles latines. Naus et cochères ne sont donc pas des barques.

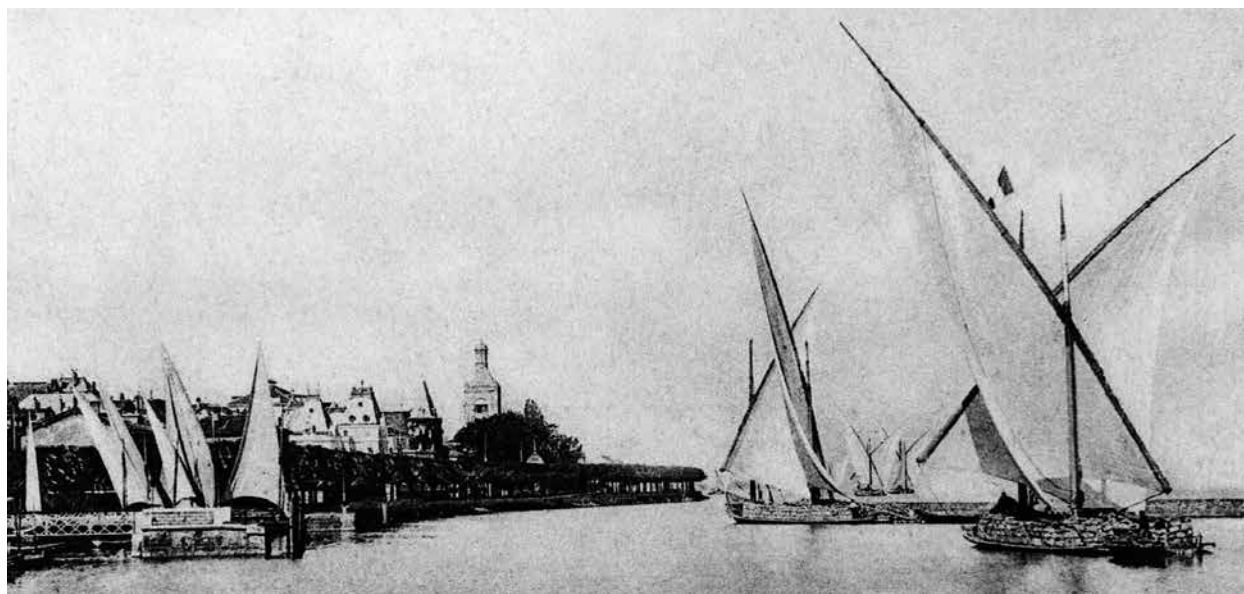


*Sur le superbe et original logo de la CIPEL (Commission Internationale pour la Protection des Eaux du Léman), le Léman en forme de mouette laisse imaginer Genève tout en bas à gauche, Lausanne au centre en haut, en face de Thonon. Approximativement, le trait rouge du pourtour indique la Suisse et le trait bleu la France.*

La barque est d'origine méditerranéenne, inspirée des galères que la Maison de Savoie avait fait construire sur le lac dès le XIII<sup>e</sup> siècle. La coupe au maître, malgré une inclinaison des flancs plus prononcée, l'assemblage d'une membrure, sa disposition sur la quille, le fond presque plat, les excuses\*, le bordé, les lattes\*, les apoustis\*, l'inclinaison du mât de trinquet vers l'avant, les voiles latines ont peu de différences entre Léman et Méditerranée, malgré les apparences. Même la façon de tracer les membrures est identique, avec le seul gabarit et sa planchette de taille lémaniques, ou avec le gabarit de Saint-Joseph et sa tablette de taille méditerranéens.



Depuis ses origines, la barque a évidemment évolué, s'adaptant à la demande et aux progrès techniques, subissant diverses influences (bernoise, hollandaise, française). Les coques sont par exemple pontées pour un chargement de matériaux pondéreux non plus à fond de cale, mais sur le pont, et pour compenser la diminution de stabilité, les charpentiers évasent les flancs jusqu'à 45 degrés. Toutes les barques – à l'exception de deux essais temporaires de gréement Marconi – sont armées de voiles latines, plus efficaces que les voiles carrées pour remonter au vent, grâce à leur mode de suspension qui facilite une utilisation plus rationnelle. Le Léman est le seul lac d'Europe à les adopter.



*Tandis que deux barques s'éloignent déjà dans le fond, deux autres quittent l'abri du port d'Evian, où elles relâchaient peut-être en attendant des airs. Voiles en oreilles, le spectacle de ces antennes interminables, portant les plus grandes voiles latines jamais hissées, devait fort impressionner les touristes de la Belle Epoque. A gauche, dans le port marchand (aujourd'hui port d'attache de la « Savoie »), cochères et barques-cochères ont mis leurs toiles à sécher (coll. Odile Lalliard).*

En 1923, alors que presque toutes les barques sont déjà construites, à l'exception de la *Victoire* et de la *Violette*, s'effectue le Recensement de la batellerie du lac Léman, selon la circulaire ministérielle de 1921. Les experts décrivent les différents types de barques :

### **1) Barques pontées :**

Embarcations à voiles latines dont la longueur varie de 19 à 35 m ; la largeur de 5,50 à 9 m ; le tirant d'eau sous charge de 1,35 à 2,80 m ; et le tonnage de 50 à 225 t.

Les barques sont toutes quillées.

La proue, ou guibre, plus ou moins élevée au-dessus du pont (sans que cette surélévation dépasse toutefois 2 m) a une longueur de 4 m au moins et 6 m au plus.

La membrure ou charpente est en bois de chêne ; la carène\* et les bordages, ou épontes\*, sont en mélèze de 6 cm d'épaisseur, sauf la partie constamment mouillée qui est en sapin.

Le pont, en lames de mélèze de 6 cm, est supporté par des lattes ou baux en chêne, assemblées avec les membrures ou côtes, et renforcées en leur milieu par des pièces verticales en sapin ou des colonnettes en fer dont le pied repose sur la carlingue.

Le vaigrage, ou revêtement intérieur, et le plancher sont en sapin.

L'intérieur est divisé transversalement en trois compartiments : à l'avant, est le réduit des agrès et provisions; ensuite, entre les deux mâts de la barque, vient la chambre servant de cuisine, dortoir, etc., et entre le grand mât et l'arrière est un espace assez grand appelé grange ou grenier, servant au remisage du matériel de l'embarcation (chevalets, brouettes, crics, étires\*, madriers, chariots), des bois de chauffage et de services, etc. Les trois compartiments communiquent entre eux; on y pénètre par deux ouvertures aménagées dans le pont au-dessus de la chambre et du grenier.

Les barques ont deux mâts: le trinquet à l'avant et le grand mât au milieu; la plus grande partie est, en outre, munie d'un beaupré. On en rencontre, dans les dernières construites, qui possèdent trois mâts.

Le chargement des barques s'effectue sur le pont, entre le trinquet et l'arrière; il en occupe toute la largeur. Les bateliers (généralement au nombre de quatre) circulent, pour leurs manœuvres, sur des plats-bords nommés apoustis, de 0,70 à 0,80 m de largeur, en lames de mélèze placées à claire-voie sur les bords du bateau et supportées par des pièces de chêne fixées au pont, appelées brancalards\*.

La voilure ne comprend généralement que deux voiles triangulaires; quelques barques sont munies d'un foc et d'un tapecul.



*A gauche, une cochère, qui a quitté la rive savoyarde, s'apprête à rejoindre un marché vaudois. Plus loin, une barque traverse le lac dans l'autre sens. Léman, le beau Léman, a quelque chose à dire... selon la chanson. «Le lac et le massif du Chablais vu de Montreux», huile d'Arthur Herzog (1862-1913) (coll. privée, Genève).*

Puis, les experts décrivent les bateaux de charge sans pont ni apoustis, mouillant généralement au port de commerce d'Évian, dont l'épave de la *Neptune* des Noirettes est le parfait exemple. Ils les dénomment «corsaires»; ils pourraient être qualifiés de «barques-cochères» dont certaines seront transformées en véritables barques:

## 2) Barques non pontées (ou corsaires)

Embarcations quillées, à voile latine, dont la longueur varie de 9 à 30 m ; la largeur de 3 à 5 m ; le tirant d'eau sous charge de 0,80 à 1,30 m, et le tonnage de 8 à 20 t ; construites en chêne et mélèze.

La longueur du guibre est d'environ 2 m.

En général, les corsaires sont divisées transversalement en trois compartiments : une cabine constituée par la partie pontée avant du bateau (le carcagnou\* des cochères), ensuite un espace libre, et enfin la partie recevant le chargement. Quelques barques n'ont que deux compartiments : la cabine et la partie chargée. Dans ce cas, on pénètre dans la cabine par une ouverture ménagée dans le pont.

Quelques corsaires ont un trinquet et un grand mât ; d'autres n'ont qu'un trinquet. L'équipage est généralement de trois hommes.

Archives Maurice Jacquier.

# BARQUES RETROUVÉES

## La Colombe

C'est de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que datent les « Livres de comptes » de ces barques, récemment retrouvés lors de la réfection d'une maison de village à Saint-Gingolph. Les renseignements sont nombreux, souvent inédits, en particulier sur les coûts d'entretien des barques, sur les salaires des charpentiers, des calfats, sur le rendement, sur les marchandises transportées, et même sur le prix et la quantité des boissons servies dans une auberge du Locum !

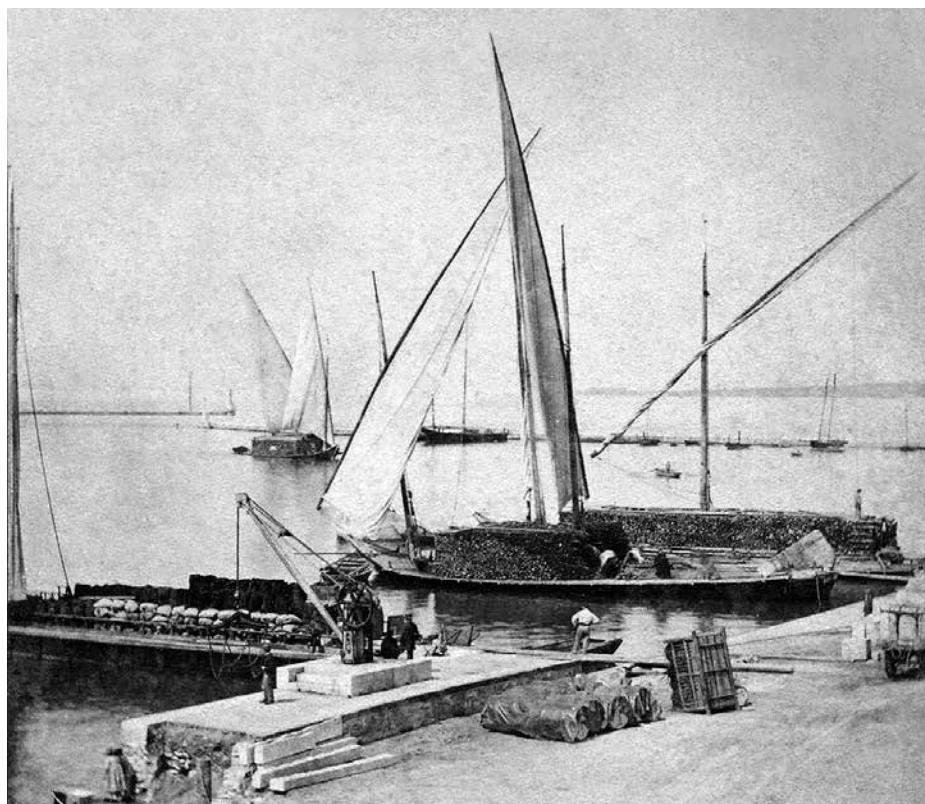
*C'est peut-être la « Colombe », l'eau à ras les apoustis, avec un batelier bras croisés debout sur la proue, qui frôle l'île de Salagnon, sous le décor grandiose des pointes encore enneigées du Grammont (à dr.), de la Tour-de-Don, des Dents-Blanches, des Dents-du-Midi, de la Dent-de-Morcles et du Grand Muveran. Détail d'une photo d'après négatif sur plaque de verre de 30 x 60 cm (coll. Archives de la commune de Montreux).*



Le livre des comptes de la *Colombe* débute en 1859 et s'achève en 1876, avec entre deux un vide de quelques années, peut-être pour cause de réparations. La barque appartient à Pierre Fornay, et son patron note les transports de moules de bois de 40 à 60 francs, de fagots à 1 franc la douzaine, de fascines à 67 centimes la douzaine, de hêtre à 40 francs, de douzaines de perches à 2,85 francs, de broussailles à 2,55 francs, etc. Il transporte du bois, et à deux occasions seulement transporte de la chaux, selon la « Note du chauffour que Pierre Bonnaz a cuit pour moi » :

L'an 1862, le 13 août, puisé pour M. Brélat de Morges, 10 chars de chaux	Fr. 10.--
le 14 pour M. Bourgognon de Cully, 12,5 chars	12.50
le 14 pour M. Bousana de Carouge, 66 chars	66.--
le 20 pour M. Duboud, forestier, 8 chars	8.--
le 20 pour M. Bousana, 22 chars	22.--
L'année suivante, il livre encore :	
Le 28 juin, puisé pour M. Bousana de Carouge, 65 chars	Fr. 65.--
le 1 <sup>er</sup> juillet, puisé pour le même, 30 chars	30.--
au fils à Pierre Clerc de Thollon, 8 seilles	8.--
le 7 juillet à M. Janan (?) de Genève, 6 chars	6.--
le 7 juillet à M. Ginthe de Genève, 6 chars	6.--

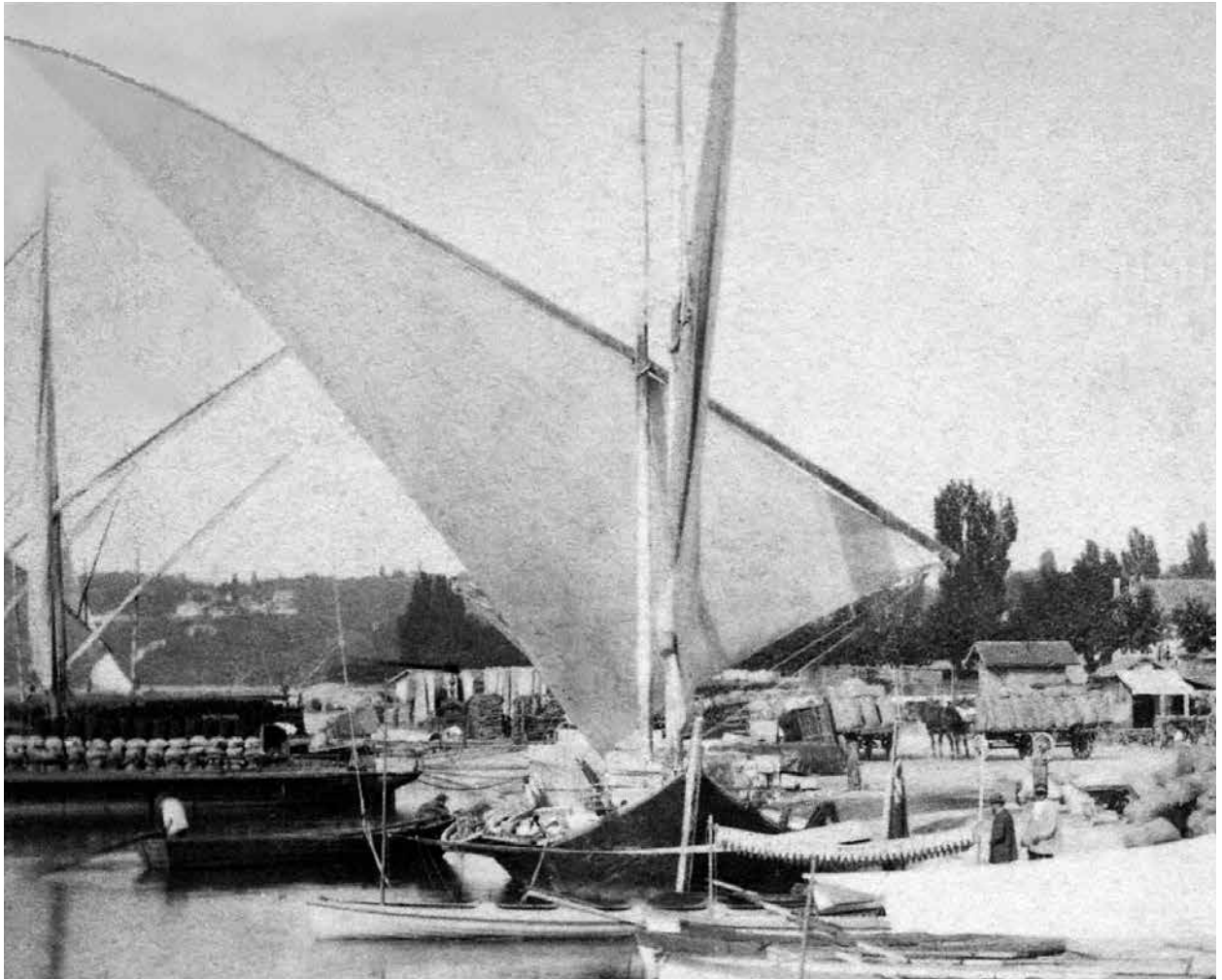
Les fours à chaux travaillaient sur commande et la *Colombe* pouvait charger au moins soixante-six chars de douze setiers, toujours facturés un franc le char. La seille transportait du lait mais aussi de la chaux, et sa contenance équivaut à celle d'un char, facturée au même prix. La *Colombe* sombrera à la Tronche avant la construction du port de Meillerie.



*Sur le ponton de gauche, les sacs blancs de chaux sont déjà posés sur des chariots, tandis que les sacs noirs, probablement remplis de charbon de bois, sont en attente de livraison en ville. Les bateliers déchargent le bois de feu à la brouette malgré la présence d'une grue pivotante, tandis qu'une troisième barque, elle aussi chargée de bois, se prépare à accoster aux Eaux-Vives (coll. Eric Teyssiere).*

## La Républicaine

Selon le « Compte de la Barque la Républicaine, rendu par M. Louis Fornay de son patronage », depuis le 2 avril au 31 décembre 1882, il ressort que sur les 51 voyages effectués durant cette période, 18 voyages sont des transports de pierre, 9 de bois, les autres d'ardoise, de remblais, de gravier, de moellons, de macadam, de terre, de carrons et marchandises diverses. La première destination est Vevey (12 voyages), puis Genève (10 voyages), Montreux (8 voyages), Thonon, Evian, Bouveret, Meillerie, Cully, Versoix, Territet, Grand'Rive et Ouchy.



*Il est possible que lors d'un de ses dix voyages à Genève en 1882, la « Républicaine » ait déchargé de la pierre, du bois ou toute autre marchandise comme s'apprentent à le faire les bateliers sur le naviot\* ou sur la barque à proue relevée typique de l'époque. Sur le quai, les chars attelés vont bientôt livrer leurs cargaisons conditionnées en gros sacs de toile (coll. Eric Teyssière).*

Financièrement, les déchargements ont laissé 8686 francs, les achats et ouvriers ont coûté 7029 francs pour un bénéfice de 1657 francs. Avant la répartition entre les trois propriétaires de la *Républicaine*, sont encore déduits les frais d'entretien de la barque pour un total de 639 francs. Le solde à partager représente donc plus de 11% du chiffre d'affaires.

La liste des travaux d'entretien annuels de la *Républicaine* est intéressante à plus d'un titre. Tout d'abord par l'usage des mots propres au Léman pour désigner les pièces de la barque comme l'antenne, l'étire, la corde à paters\*, le chavon, l'examen, la heuse de pompe ; par le renouvellement important des cordages : corde à paters, chavon neuf (probablement une gomme\*), examens et cordages ; par le prix élevé de ces cordages, en particulier du chavon à 140 francs, alors que le prix d'une journée d'ouvrier se monte à 3,50 francs et celle d'un calfat à 3 francs seulement ; par la modicité du prix du balai (20 centimes) et le nombre de balais achetés (quatre douzaines) à Genève ! Par la belle écriture sans fautes d'orthographe de Louis Fornay, également patron de l'*Helvétienne*. Du 14 juillet au 1<sup>er</sup> octobre 1877, le patron de la *Républicaine* paie au Service des loyers cantonaux, la somme de 65 francs pour la location d'une place pour entrepôt de pierres sur l'un des quais de Genève, selon quittance signée du garde du port Louis Guillon.

*Il fallait environ une semaine pour charger la barque aux carrières, descendre à Genève, décharger et remonter à Meillerie, comme essaye de le faire la barque « belle »\* dans la rade. « Barque du Léman quittant Genève », huile de Louis Baudit (coll. privée, Genève).*



En 1883, Louis Fornay et Florentine Bonnaz reprennent de Joseph Dumont l'auberge Rendez-vous-des-Amis au Locum, dont les comptes figurent en fin du «Grand Livre de la *Républicaine*». Environ 1000 litres de vin blanc, achetés à Ballaison ou Sciez à 30 centimes le litre sont écoulés mensuellement, pour environ 500 litres de vin rouge, provenant de Rossillon à Bordeaux. L'absinthe en grande quantité, les eaux-de-vie et les vermouths sont achetés chez Achin fils à Genève, en bouteilles, bonbonnes, fûts, tous consignés et rendus. Les liqueurs offertes sont le rhum, le Plaisir des Dames, le curaçao, le cassis-grenadine, le Achino (probablement une composition du vendeur Achin), le Quina pour vermouth, le Peppermint, la Crème de Pucelle (!), un peu de bière et de limonade.

Si la liste des boissons offertes est étoffée, la liste de ceux qui font *marquer* (qui demandent un crédit) et paient à la fin du mois ne l'est pas moins, preuve d'un coût de la vie élevé: François Bron, domestique de Joseph Dumont; Célestin Bonnaz; Pierre (Pilus) Nicoud; Jean Nicoud; Valentin Sache et ses ouvriers; Casimir Bonnaz; Jules Peray (Pilon; Pachoud frères feu syndic *pour leurs barques*; et les bateliers Raymond L'Ache, Cévez, Cachat, Muffat, Fornay François, Bernard Chenoz...

Archives Musée des Barques.\*

\* L'abréviation Musée des Barques désigne le Musée des Traditions et des Barques du Léman de Saint-Gingolph.

## La Bellerine

Parmi les marchandises transportées, le sel tient évidemment une grande importance, indispensable aussi bien à l'homme qu'aux animaux domestiques ou à la conservation des aliments. En 1650 déjà, le grand bailli Stockalper fait creuser le canal qui porte son nom pour en rendre le transport moins coûteux. Selon le livre des comptes du sel livré par les salines de Bex, entreposé dans les caves voûtées de l'actuel hôtel de la Tour au Bouveret, en 1850, 10 950 sacs sont chargés sur les barques ou chalands la *Flore*, le *Jura*, la *Valaisanne*, la *Sarcelle*, la *Guillaume-Tell*, l'*Espérance*, la *Méduse* et le *Simplon*. En 33 voyages, le poids total net du sel est de 21 540 quintaux de 50 livres (environ mille tonnes).

En 1866, pour le seul deuxième trimestre, 3650 sacs sont chargés en dix voyages, sous le contrôle du Facteur des sels du Valais Fréd. Baruchet, sur le «Jura», la «Valaisanne», la «Sarcelle», la «Guillaume-Tell» et l'«Espérance» (archives Bernard Clerc).

1866  
Deuxième Trimestre

Quantités	Noms des barques de transport	nombre sacs	Poids net
Avril	6 Jura (Ligne/Hale)	50	97 50
	24 Valaisanne (id)	1550	1177 50
	25 Sarcelle (id)	50	
Mai	11 Sarcelle (id)	600	1111 -
	23 Valaisanne (id)	600	1176 -
Juin	1 Guillaume-Tell (Moussat)	600	1179 -
	5 Espérance (Ligne/Hale)	530	1038 50
	11 Sarcelle (id)	70	137 20
	22 Espérance (id)	500	983 -
	25 Guillaume-Tell (Moussat)	700	106 50
	<b>Total</b>	<b>3650</b>	<b>7173 50</b>

Je dis trois mille six cent cinquante sacs sel  
poids net - sept mille cent septant-trois quintaux - huit  
Bouveret le 27 juillet 1866  
Fréd. Baruchet  
Fact. Baruchet

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	5
AVANT-PROPOS .....	6
BATELIERS, CARRIERS, BARQUES ET CHANSONS.....	8
LES DERNIÈRES BARQUES .....	8
BARQUES RETROUVÉES.....	11
La <i>Colombe</i> .....	11
La <i>Républicaine</i> .....	13
La <i>Bellerine</i> .....	15
LE CHANTIER NAVAL DE SAINT-GINGOLPH.....	16
La maquette du chantier.....	19
Les matériaux.....	20
L' <i>Algérie</i> .....	22
La <i>France</i> .....	25
Le chantier du XX <sup>e</sup> siècle.....	26
La <i>Comète</i> et l' <i>Espérance</i> (d'Annecy).....	30
LE CHANTIER DE LA BELOTTE .....	32
L' <i>Espérance</i> .....	33
LE NOM DES BARQUES .....	37
MEILLERIE, LE LOCUM ET LES CARRIÈRES.....	39
LE CHANTIER NAVAL DU LOCUM.....	42
LES GRANDES FAMILLES DE BATELIERS.....	45
LES CHANSONS DU LAC.....	49
LES BÂTIMENTS LANCÉS AU LOCUM.....	51
La <i>Marguerite-Hélène</i> .....	52
L' <i>Amiral Courbet</i> .....	55
L' <i>Abd-el-Kader</i> .....	58
La <i>Champagne</i> .....	61
L' <i>Andalouse</i> .....	64
La <i>Gauloise</i> .....	69
La <i>Lorraine</i> .....	72
Les <i>Neptune</i> .....	75
La <i>Bourgogne</i> .....	83
La <i>Touraine</i> .....	90
La <i>Moselle</i> .....	92
La <i>Victoire</i> .....	97
La <i>Violette</i> .....	101



LA FIN D'UNE ÉPOQUE .....	104
COHABITER.....	108
UNE AUTRE ÉPOQUE .....	112
<i>L'Aurore</i> et la <i>Sapaudia</i> .....	113
Les <i>Demoiselle</i> – Le modèle du XIX <sup>e</sup> siècle .....	118
La réplique d'aujourd'hui.....	121
Les <i>Savoie</i> – L'ancêtre de 1896 .....	124
La <i>Savoie</i> de l'an 2000 .....	125
<i>La Liberté</i> .....	128
L'ASSOCIATION VOILES LATINES DU LÉMAN .....	132
CONCLUSION .....	133
REMERCIEMENTS .....	134
BIBLIOGRAPHIE .....	135
GLOSSAIRE .....	137
TABLE DES MATIÈRES.....	140