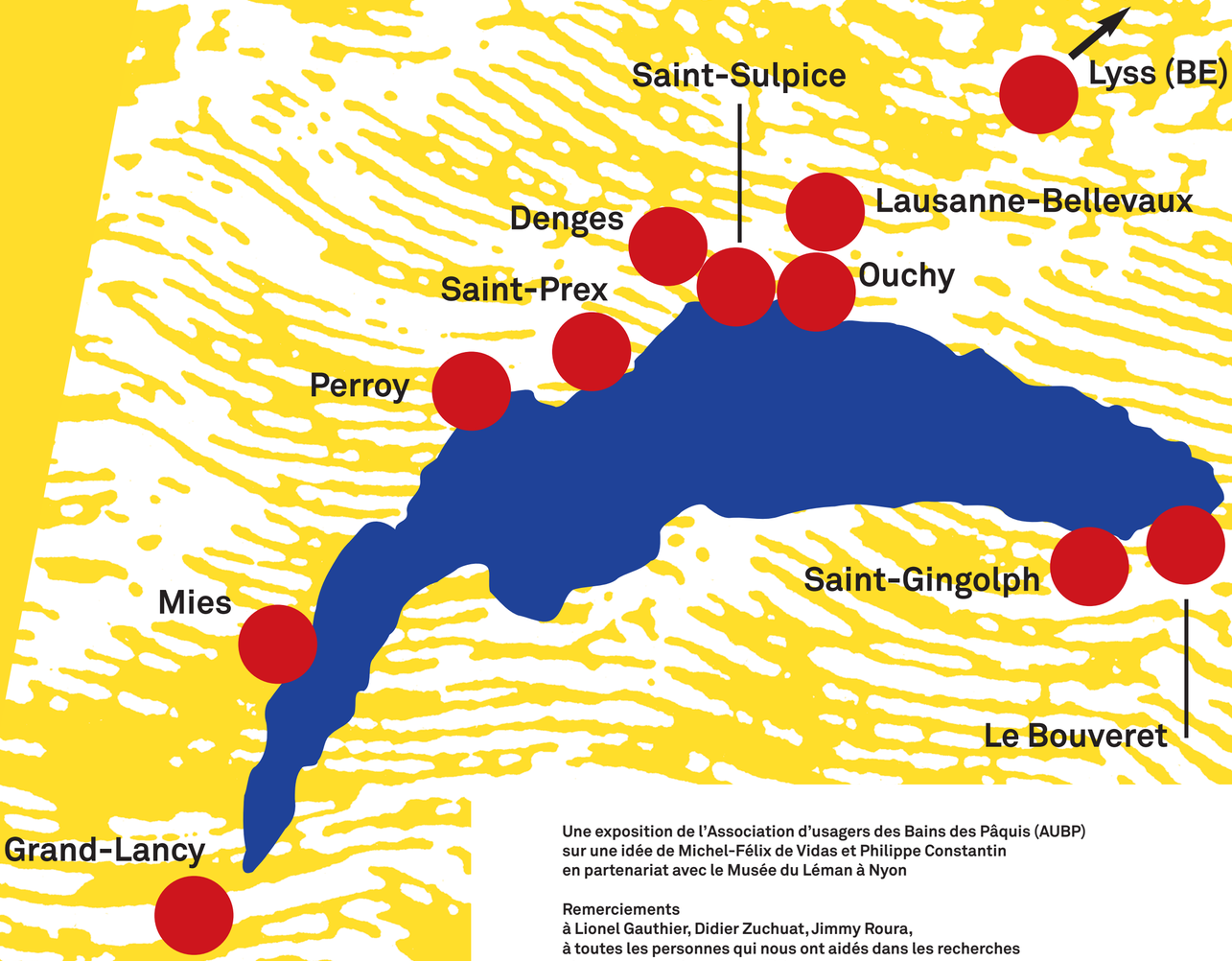
Trésors ressuscités du Léman

Les fantômes qui ondulent au fond du lac, au gré de courants parfois violents, sont les gardiens de trésors engloutis. La magnificence des richesses accumulées avec le temps par de tragiques naufrages amplifie la légende d'une fortune qui stagne dans les profondeurs. Une investigation longue et difficile commence. Certains objets que l'on croyait perdus vont réapparaître dans des lieux insolites. Arrachés à la mort, les voilà qui ressurgissent dans notre monde. La surprise que provoquent ces découvertes est à la hauteur du mystère qui les drape. Si les fantômes participent au lugubre secret des profondeurs, les trésors ressuscités du Léman concourent au mystère de la résurrection.

Cette exposition est l'aboutissement d'une enquête minutieuse qui a permis à un patrimoine englouti de refaire surface.



Une exposition de l'Association d'usagers des Bains des Pâquis (AUBP)
sur une idée de Michel-Félix de Vidas et Philippe Constantin
en partenariat avec le Musée du Léman à Nyon

Remerciements
à Lionel Gauthier, Didier Zuchuat, Jimmy Roura,
à toutes les personnes qui nous ont aidés dans les recherches
et au groupe culture de l'AUBP

Graphisme : Pierre Lipschutz, promenade.ch
Impression : Moléson Impressions, Meyrin

BAINS DES PAQUIS

www.bainsdespaquis.ch

musée DU léman & AQUARIUM

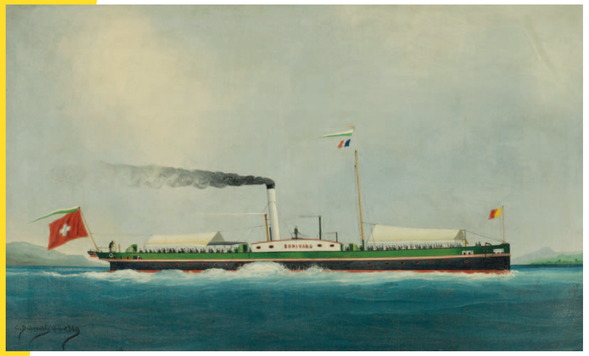
www.museeduleman.ch

AVEC · LE · SOUTIEN · DE · LA · VILLE · DE · GENÈVE

La cloche du *Bonivard* sauvée des flammes de l'enfer

En 1868, la compagnie de l'*Helvétie* met en service ce nouveau fleuron de la navigation à vapeur, rendant ainsi hommage à l'homme d'exception que fut François Bonivard, et à Lord Byron sans doute, qui s'en inspira pour son poème « Le Prisonnier de Chillon ». C'est en 1873 que le vapeur passe en mains de la Compagnie générale de navigation (CGN), suite au rachat de la compagnie de *l'Helvétie*. Après de nombreuses transformations et une vie bien remplie, le *Bonivard* s'embrase le 17 mars 1925 à minuit. Une maladresse du frère du restaurateur du bateau remplissant sa lampe à pétrole en est la cause. Les pompiers ont lutté durant cinq heures pour venir à bout du sinistre et protéger le vapeur *Évian*, stationné à proximité. La compagnie conclut que la remise en état est trop onéreuse et sans garantie. Quelques pièces sont cependant récupérées comme le gouvernail, qui remplacera celui du vapeur *Major Davel*, perdu le 25 septembre de la même année devant Yvoire. L'épave est vendue à la Sagrave, entreprise de travaux lacustres fondée par Johann Arnold en 1890.

La cloche finira par être retrouvée au sommet du clocher de l'église catholique chrétienne du Grand-Lancy.



Chéri François Dubreuil, *Bonivard*, 1869.
Collection Musée du Léman/photo Nicolas Lieber

Bonivard

construction : **1867**
longueur : **56,45 m**
puissance : **400 ch**
passagers : **900**

Le *Bonivard* après l'incendie, photographie James Perret, 1925. Collection Musée du Léman

La cloche du *Bonivard* à l'église catholique chrétienne du Grand-Lancy.

L'église catholique chrétienne du Grand-Lancy.

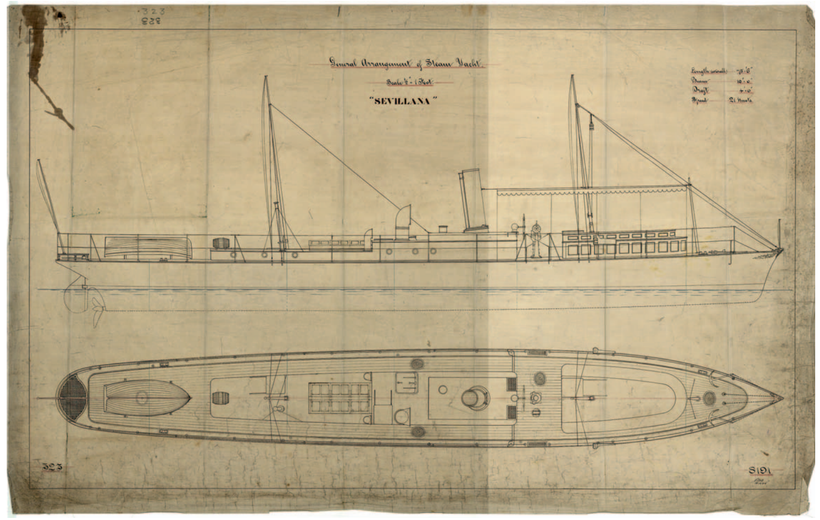
Grand-Lancy (GE)

La guerre des barons

Le baron Say, baron du sucre s'entend, fit venir d'Angleterre en pièces détachées un petit destroyer à vapeur qu'il fit rebâtir sur sa propriété, la villa Prangins, construite en 1862 par le prince Jérôme-Napoléon Bonaparte. Henri Say occupait volontiers ses dimanches à concourir contre la baronne de Rothschild pour le « Ruban bleu », compétition locale encore en vogue de nos jours et qui sacre de cette cocarde azur le bateau le plus rapide du Léman. Nommé dans un premier temps *Sevillana*, le vapeur s'appela *Deria el Nour* suite à son rachat par un prince perse, avant de porter, dès 1947, le nom de *Peccadille*. Il sombra dans le port de la Nautique en 1963, recouvert des glaces d'un hiver par trop rigoureux.

Racheté une cinquième fois en 1975, le bateau a longuement agonisé dans un chantier naval de Mies avant de devenir propriété d'une association qui œuvre à sa sauvegarde. La *Peccadille* a récemment fait le voyage jusqu'à Lucerne, où elle attend sa restauration.

La préparation de la *Sevillana* dans le port de la villa Prangins en vue de sa mise à l'eau.



Profil et plan de la *Sevillana*, projet définitif, 1896.

Peccadille

construction : **1897** *(Sevillana)*
longueur : **23,5 m**
puissance : **80 ch**

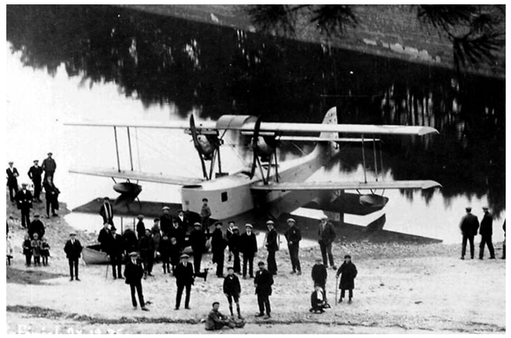
www.peccadille.ch

La *Peccadille* voguant sur le lac.

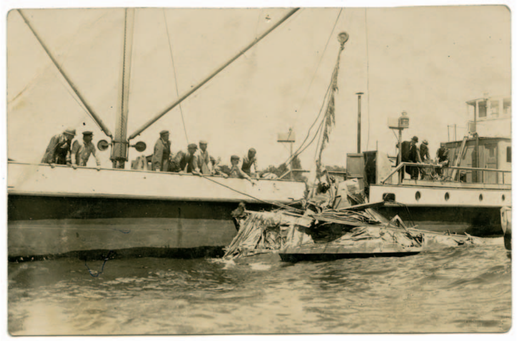
La *Peccadille* au chantier naval de Jean-Paul Sartorio à Mies.

Dernier appel pour Air Union

L'exploitation commerciale de la ligne d'hydravion entre Ouchy et Évian aura sans doute été la plus courte de l'histoire de l'aviation civile. Elle se résume en effet à un seul et unique vol, tragiquement inachevé. Vers 15 heures, le 2 août 1930, c'est par un temps orageux que l'appareil s'envole d'Ouchy. À 1500 mètres du rivage, l'hydravion Lioré et Olivier LeO H-13 de la compagnie Air Union, immatriculé F-AGAD, se crashe dans le lac avant de refaire surface, sur le dos, comme un animal blessé. Le pilote, Henri Vallin, et le mécanicien, René Billigot, présentent de multiples blessures. Les trois passagers connaissent un destin funeste : Madeleine Carlier, en villégiature à Évian, perd un bras, sectionné par une hélice, et décédera le lendemain ; le couple Crelier-Monnier qui, ayant raté son bateau, opte pour ce moyen de transport, disparaît dans les eaux. Les dépouilles ne seront jamais retrouvées.



L'hydravion était un LeO H-13, semblable à celui-ci.



Renflouement de l'hydravion par le bateau *Venoge*, photographe inconnu, 1930. Collection Musée du Léman

l'hydravion d'Air Union

longueur : **11,5 m**
envergure : **16 m**
2 moteurs de **150 ch**
vitesse : **160 km/h**

L'une des deux hélices de 2,50 m de l'hydravion, fabriquée par Latécoère, équipementier aéronautique fondé en 1917, est suspendue depuis trois générations dans l'atelier de mécanique du garage Martin à Perroy.

L'hélice de l'hydravion au garage Martin à Perroy.

Perroy (VD)

Au service secret de sa majesté

Propriété jusqu'en 1918 d'un pensionnat de jeunes filles à Sadex-sous-Prangins, le canot automobile *Gilliatt*, honorait ces demoiselles, les dimanches de beau temps, d'une promenade lacustre avec le directeur de l'établissement. De 1920 à 1938, son nouveau propriétaire, établi à la villa Clair-Mont de La Tour-de-Peilz, Sir Richard Abdy, espion présumé de la couronne d'Angleterre et, selon la légende, homosexuel notoire, aurait alors plutôt emmené en promenade de jeunes garçons. Une aventure très agitée pour ce canot à moteur qui doit son nom, sans doute, au pêcheur et rêveur du même nom, héros tragique du roman de Victor Hugo *Les travailleurs de la mer*.

C'est lors de sa restauration complète en 2007 que les propriétaires se rendent compte de la disparition de la barre de gouvernail. Nous l'avons retrouvée dans les locaux d'une société de sauvetage sur les bords du Léman, où elle sert de décoration murale.

À bord du *Gilliatt* en 1929.
Collection Musée du Léman

Le *Gilliatt* à La Tour-de-Peilz en 2007.
Photographie Gilles Favez

Gilliatt

constructeur : **François Celle, Amphion (74)**
lancement : **vers 1905**
longueur : **8,50 m**
largeur : **2 m**
puissance : **55 ch**
vitesse : **25 km/h**

La barre de gouvernail du *Gilliatt* au mur d'une société de sauvetage à Saint-Prex.

Saint-Prex (VD)

Pour qui sonne le glas

Le 19 décembre 1977, sous un soleil radieux, quatre cloches sont hissées dans le clocher de l'église de Denges. Elles ont pour nom Amour, Paix, Joie et Service.

La cloche qu'on surnomme ici « Service », fondue en 1913, provient du bateau à vapeur *Valais*. Il s'agit d'un « don de la Compagnie générale de navigation, avec droit de retour ».

Le *Valais*, comme tant d'autres, fait partie de ces bateaux Belle Époque démolis dès lors qu'ils n'étaient plus en état de naviguer. Mais, contrairement à d'autres, celui-ci restera un temps à quai après sa mise hors service en 1962, pour se transformer en billetterie de la CGN, en restaurant, en bar pirate, en glacier, en guinguette, en taverne chinoise, en cabaret pour prostituées, avant sa mort certaine en 2003 dans un bassin de radoub d'Ouchy, où il sera définitivement démembré pour être vendu à la ferraille comme un vulgaire caboteur sans panache.

Le *Valais* dans son état d'origine à Ouchy, début des années 1920, photographie Atelier de Jongh. Collection Musée du Léman

Valais

lancement : **1913**
longueur : **67,80 m**
largeur : **14,30 m**
puissance : **900 ch**

Sur le pont principal du *Valais*, croisière dans le Haut-Lac, 1936, photographe inconnu.
Collection Didier Zuchuat

L'église de Denges.

La cloche du *Valais* à l'église de Denges.

Denges (VD)

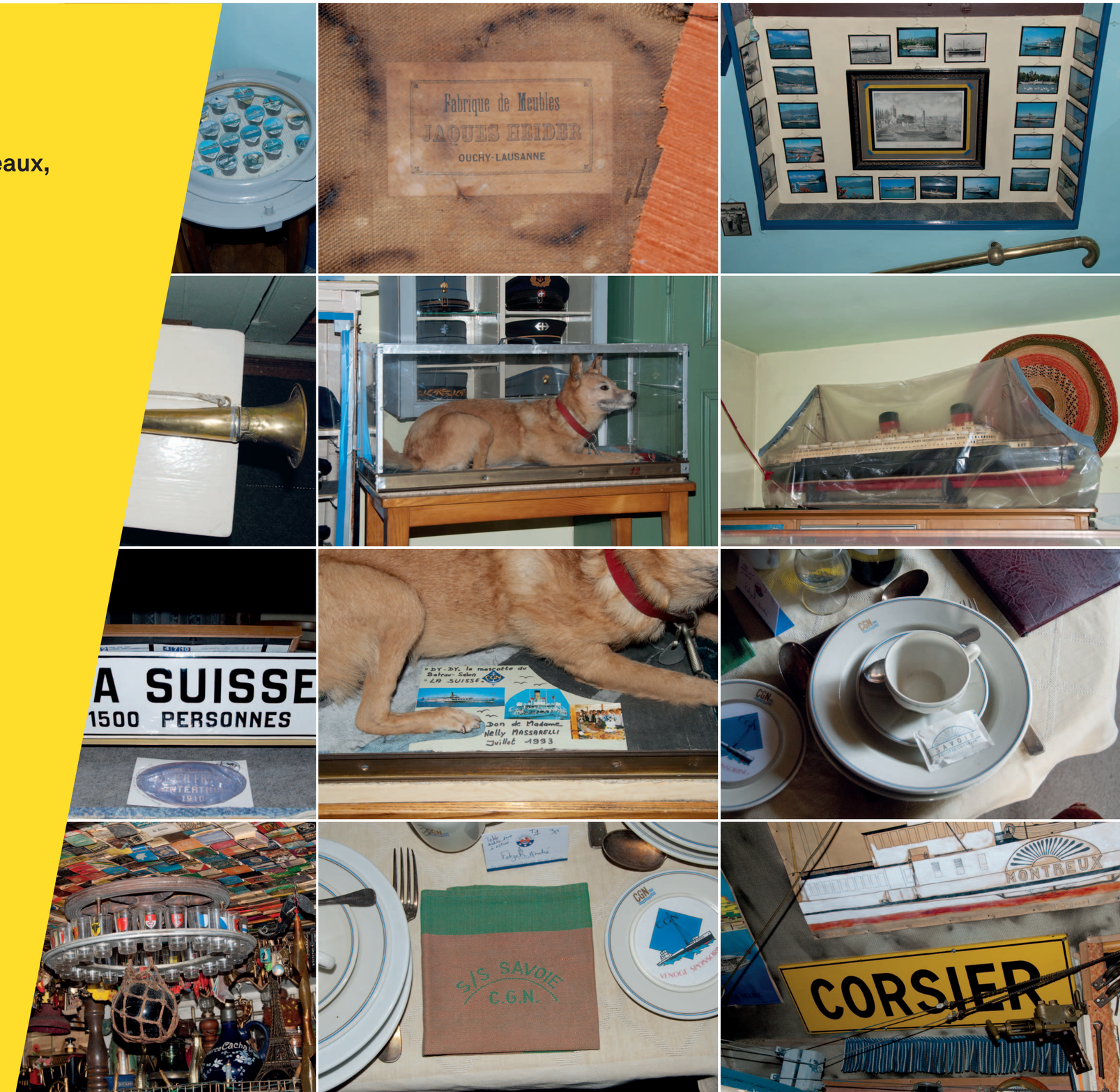
Le « facteur Cheval » de la CGN

Collection Musée du Léman

À deux pas du lac, à Saint-Sulpice, au bout d'un chemin bordé d'arbres fruitiers longeant une haie de thuyas, se niche un pavillon de trois étages abritant un musée des plus insolites. Son propriétaire est un mordu de bateaux, plus précisément des bateaux à vapeur Belle Époque de la CGN, qu'il connaît jusqu'au dernier rivet.

Pas un meuble, pas un bibelot, pas un objet, même le plus insignifiant, même le plus anodin, qui ne soit issu d'un de ces bateaux.

C'est le grand-père d'André Fatzer, Jean Péchin, capitaine à la CGN, qui initie le mouvement en 1950. Par simple nécessité et par souci d'économie, alors qu'il bâtissait sa villa. André, peut-être atteint du syndrome de Diogène, en fera sa passion dévorante. Il avait été recalé à l'examen d'admission à la CGN car il fallait parler deux langues. Décédé en 2014, André Fatzer a légué l'œuvre phénoménale de sa vie et de sa douce folie au Musée du Léman à Nyon. « Tante Nelly », cantinière durant vingt-cinq ans du vapeur-amiral *La Suisse*, a même fait empailler son chien « Didi » pour le donner à André, afin qu'il rejoigne la collection !



Le « facteur Cheval » de la CGN

Collection Musée du Léman

André Fatzer en 2005
et ses objets du quotidien.
Les photographies ont été prises chez lui.
Collection Musée du Léman

Saint-Sulpice (VD)

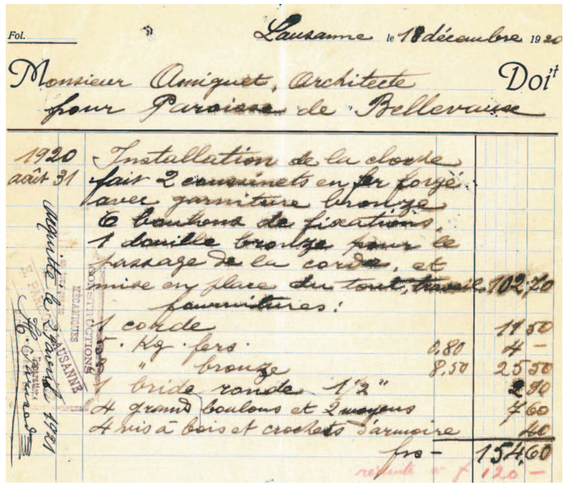
La chute de l'*Aigle*

Le bateau à vapeur *Aigle III*, lancé en 1857, sera déconstruit en 1917, guerre oblige, pour être revendu à la ferraille en 1918. On retrouve sa cloche, d'une cinquantaine de kilos, accordée en do, dans le clocher du temple de Bellevaux lors de son inauguration le 31 août 1920. Son installation coûta la somme de 120 francs de l'époque.

Tombée des hauteurs du clocher lors de l'office du jeûne fédéral de 1946, à quelques centimètres de la tonsure du bedeau, certains la croyaient perdue, ou fêlée pour le moins. Nous l'avons cherchée, peut-être agonisante, dans les combles la paroisse. Puis nous sommes montés dans le beffroi et l'avons retrouvée trônant avec fierté au sommet.

Il faut savoir qu'en 1953 trois autres cloches, bien plus imposantes, viendront compléter cette rescapée solitaire pour en faire un carillon : la Sérénité (accordée en fa), la Sagesse (accordée en la bémol) et l'Espérance (accordée en si bémol).

L'*Aigle III* en rade de Genève, photographe inconnu, entre 1896 et 1906.
Collection Musée du Léman



Fol.

Lausanne le 10 décembre 1920

Monsieur Amiguet, Architecte Doit
pour Paroisse de Bellevaux

1920 août 31	Installation de la cloche fait 2 coussinets en fer forgé, 1 garniture bronze, 6 boulons de fixations, 1 douille bronze pour le passage de la corde, et mise en place du tout, travail		102,20
	fournitures :		
	1 corde		11,50
	kg. fers	2,80	4,—
	" bronze	8,50	25,50
	1 bride ronde 1/2"		2,90
	4 grands boulons et 2 moyens		4,60
	4 puis à bois et crochets d'armoire		40
	Fr.		154,60
	reçu		120,—

Facture de la cloche installée le 31 août 1920.
Paroisse protestante de Bellevaux

Aigle III

construction : **1857**
longueur : **52,30 m**
largeur : **11,00 m**
puissance : **65 ch** (1857), **80 ch** (1874), **515 ch** (1892)
passagers : **700 (600** dès 1874)

Le temple de Bellevaux.

La cloche de l'*Aigle* au temple de Bellevaux.

Attention, danger !

En vogue sur quelques plages huppées de Suisse et du lac d'Annecy dans les années 1930, le mât flottant attirait ses amateurs de sensations fortes. Trop, peut-être. Ce qui précipita sans doute la disparition de cet étonnant objet à vocation ludique de 520 kg. À Neuchâtel par exemple, c'est la fille de l'ambassadeur des États-Unis en Suisse qui décède d'un retour d'échelle trop violent. En 1939, la faillite de Lausanne-Ouchy Plage voit son échouage puis son coulage volontaire au large de Vidy pour faire place nette. Jacques Piccard et le pilote Roger Thiébaud le repèrent fortuitement lors d'une plongée avec le sous-marin Forel en 1989. Accompagnés de Grace Jones pour l'occasion, les scientifiques n'auront pas le temps de noter sa position, la chanteuse ayant été prise d'un soudain et urgent besoin…

Le mât flottant est finalement retrouvé par 122 mètres de fond en 2017 par Gilbert Paillex, inlassable explorateur des fonds lacustres. Remonté à la surface le 16 août 2017 à l'initiative du Musée du Léman, il est désormais dans la cour du musée à Nyon.

le mât flottant
diamètre: **2 m**
hauteur de l'échelle : **5 m**

Le mât flottant en différents lieux de Suisse. Collection Musée du Léman et collections privées

La remontée du mât au port d'Ouchy le 16 août 2017.

Ouchy (VD)

Trafic en eaux troubles

On savait la Suisse être une plaque tournante en Europe pour le trafic de la drogue. Loin des chemins habituels, dans les années 1980, c'est avec un sous-marin de poche qu'un contrebandier officiait entre Montreux et Thonon pour livrer sur le territoire français des pains de haschisch aux effluves paradisiaques. Las, notre contrebandier, jeune encore mais à l'article de la mort déjà, légua son sous-marin et ses remords à un prêtre lors d'une confession restée secrète. L'histoire devient alors plus floue encore que des volutes de cannabis. En échange d'une participation à une mission humanitaire aux confins de l'Afrique, l'homme d'église vendit le submersible à un employé des douanes, collectionneur compulsif de la filouterie humaine, traquant et mettant en vitrine les mille et une façons de frauder les lois, de masquer ou de déguiser la réalité pour échapper au commerce légal ou au fisc.

C'est dans une paisible campagne du canton de Berne, à quelques pas d'une gare anonyme, que le sous-marin de contrebande a pris sa retraite, dans le jardin d'une belle bâtisse du XIXe siècle.

Le sous-marin de poche dans sa dernière résidence.

le sous-marin

construction: **1980**
longueur: **4,65 m**
largeur: **1,60 m**
hauteur: **1,55 m**

L'intérieur du sous-marin avec des produits de contrebande.

Lyss (BE)

La déconstruction des bateaux à vapeur

Les bateaux s'arment, se désarment, se réarment et se transforment. De la coque de l'un et de la timonerie de l'autre, on en crée un troisième. On les tronçonne pour les vendre au prix de la ferraille, on en récupère l'accastillage, les hublots, les meubles. Autant d'objets qui finiront bientôt leur vie dans le salon de quelque particulier. Ce n'est pas un travail d'orfèvre. Même les grandes unités se voient démantibulées à coups de pioche, de pelle mécanique, de disque de diamant, qui les saucissonnent comme une baguette de pain.

C'est un chagrin de voir ces bâtiments, si glorieux il y a peu, disparaître sous les coups de telles mutilations.

Ce n'est qu'en 1990, lors de la déconstruction du *Major Davel*, que l'on prit conscience de l'importance de ce patrimoine et qu'enfin la rénovation est privilégiée.

Le *Major Davel* en attente de déconstruction.

La déconstruction des bateaux à vapeur

Les coques de beaucoup de bateaux déconstruits ont servi de ponton d'accès à de nouveaux navires, ou de barges de travail, par exemple lors de la construction du barrage de Verbois.

Le *Chablais*, construit en 1866, a fonctionné comme ponton d'accès au *Mont-Blanc* de 1875 à 1895. En 1896 et jusqu'en 1906, ce fut le *Guillaume Tell II*, construit en 1853, qui fit office de ponton, système très pratique car l'embarquement se faisait toujours à niveau, même avec les variations de hauteur des eaux de lac. Ce système fut aussi utilisé au Jardin anglais avec le *Simplon* (1842) de 1881 à 1935, le *France* (1886) de 1936 à 1965, et le *Valais* (1913) de 1965 à 2003. Le fameux bateau-manège, destiné à faire le service de pont volant entre la rive des Eaux-Vives et celle des Pâquis, fut vendu aux enchères en 1828. C'était un bâtiment à double coque. L'une aura servi de ponton d'accès, et l'autre, bien que nous n'en ayons gardé trace, aurait été transformée par une école de natation en bassin d'exercice.

Le chantier de déconstruction du *Chablais*.

Il n'embellira plus plus le Léman et ses rives ;
Il ne rampera plus des Pâquis aux Eaux-Vives.
Là, versant sur leurs bords un ou deux passagers,
Son service était doux, et ses fardeaux légers.
Comme ils ont été courts les beaux temps de sa gloire !

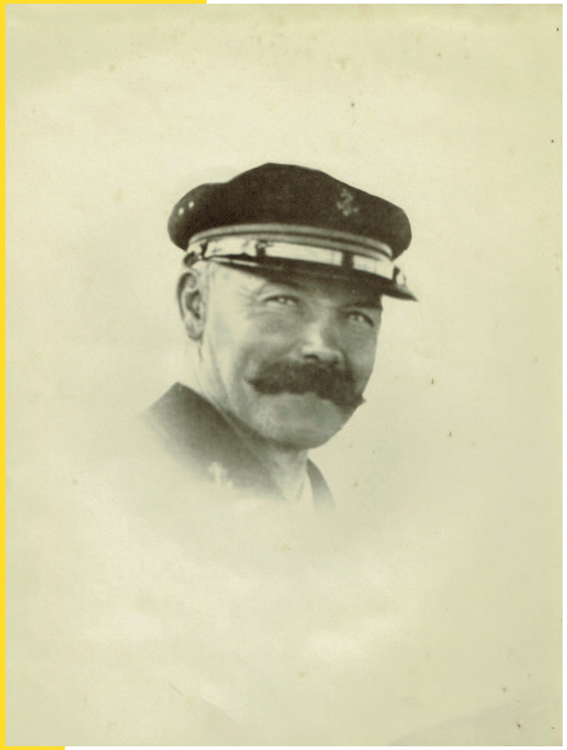
Petit-Senn, extrait de *Oraison funèbre du bateau-manège devenu pont*.

La cloche de l'*Helvétie* sonne le culte

En service de 1841 à 1918, l'*Helvétie* sera démoli en 1919 pour en récupérer le métal. Le fer a été vendu 38 francs le quintal, la fonte 36 francs, alors que le laiton ou le cuivre était vendu à 370 francs. La cloche sera rachetée pour 450 francs et 70 centimes par la paroisse protestante du Bouveret, qui déboursera 5 francs de plus pour l'achat du vin dédié au baptême de la cloche.

Ainsi, la cloche du bateau à vapeur, fondue en 1869, est au sommet du clocher du temple du Bouveret.

L'inauguration officielle a lieu le 23 mai 1921, en présence du capitaine Charles Favez, retraité de la CGN, qui, après avoir sonné la cloche de son vapeur l'*Helvétie* pendant trente-cinq ans, a tenu à la faire sonner une dernière fois, mais pour appeler les fidèles à s'embarquer sur les chemins de l'éternité. Parmi les petites heures de gloire de l'*Helvétie*, outre le fait d'avoir été le bateau préféré du public à cette époque, on se souviendra que, le dimanche 8 septembre 1867, il amena à Genève l'ambassade japonaise, venant de Berne pour assister au Congrès de la Paix.



Le capitaine Charles Favez (1864-1929).

Helvétie

construction : **1841**
longueur : **50 m**
largueur : **12,40 m**
vitesse : **23 km/h**
passagers : **1000**

Chéri François Dubreuil, *Helvétie*, 1869.
Collection Musée du Léman/photo Nicolas Lieber

La cloche de l'*Helvétie* au temple du Bouveret.

Le temple du Bouveret.

Le Bouveret (VS)

Les perles du Léman

Entre 1920 et 1970, Saint-Gingolph hébergeait l'unique fabrique de perles du Léman, qui employait plus d'une cinquantaine de personnes dans ce village de quelque 600 habitants. La fabrication de vraies fausses perles est en réalité pratiquée depuis le Moyen Âge.

C'est avec des écailles d'ablette et divers produits chimiques que l'on crée l'essence d'Orient, un liquide irisé dont on recouvre, entre 5 et 25 fois, un noyau de porcelaine qui laissera éclore alors cet immortel joyau.

Leur réputation s'étend à l'ensemble de l'Europe et traverse même l'Atlantique. Une importante agence de voyage ira jusqu'à conseiller à ses clients « la visite d'une fabrique de perles dans une pittoresque bourgade franco-suisse ». Devant la boutique *La Pperle du lac*, les touristes font la queue pour acheter colliers et bracelets. La plupart d'entre eux (des Anglais notamment) logent de l'autre côté du lac, dans les palaces de Montreux et de Vevey.
Fermée en 1974 en raison de la concurrence japonaise, puis de celle de Majorque, la fabrique des Perles de Saint-Gingolph, sous l'impulsion de Jean-Loïc Selo, ressucite dans son berceau d'origine.

Enseigne de la boutique La Perle du lac, 1930-1940. Collection Musée du Léman

Devanture de la boutique La Perle du lac à Saint-Gingolph, vers 1950. Collection Musée du Léman

Jacomo Muller, *La Perle du Lac*, vers 1925, affiche.
Collection Musée du Léman/photo Nicolas Lieber

Coffret de perles du Léman, années 1920.
Écomusée de la pêche et du lac, Thonon/ photo ETH Productions

Jean-Loïc Selo.

Saint-Gingolph (VS)

Au nom de la science

En 1841, lors de ses dernières expériences sur la vitesse de propagation du son dans l'eau, Jean-Daniel Colladon, scientifique genevois, emprunte à l'église catholique romaine de Lancy, devenue catholique chrétienne en 1875, une cloche de 500 kg, récemment fondue et prête à être installée et baptisée.

Jean-Daniel Colladon transporte la cloche à quelques encablures de Promenthoux, par 2 m de fond, tandis qu'il s'installe 50 km plus loin à Veytaux, pour calculer, à l'aide d'un cornet acoustique immergé, le temps que met le son de la cloche frappée pour arriver jusqu'à lui.

Outre le télégraphe sous-marin, ses expériences pourraient déboucher sur une autre application : «…se servir dans les mers profondes de l'écho des sons répercutés par le fond de la mer pour vérifier la profondeur ». Le cornet acoustique peut être considéré comme l'ancêtre des hydrophones modernes. Et si Colladon n'a pas inventé le sonar, il en a été le précurseur. Le hasard a voulu que la cloche de Colladon trône dans le clocher de l'église catholique chrétienne du Grand-Lancy juste en dessous de celle du bateau à vapeur *Bonivard*. Comme le disait Albert Einstein, « Le hasard, c'est Dieu qui se promène incognito ».

Jean-Daniel Colladon. BGE

Expériences de Jean-Daniel Colladon, départ et arrivée du son, plaque de verre, 1899-1905.
Collection Musée du Léman

L'église catholique chrétienne du Grand-Lancy.

Dans l'église catholique chrétienne du Grand-Lancy, la cloche utilisée par Jean-Daniel Colladon et, au-dessus, celle provenant du *Bonivard*.

Grand-Lancy (GE)