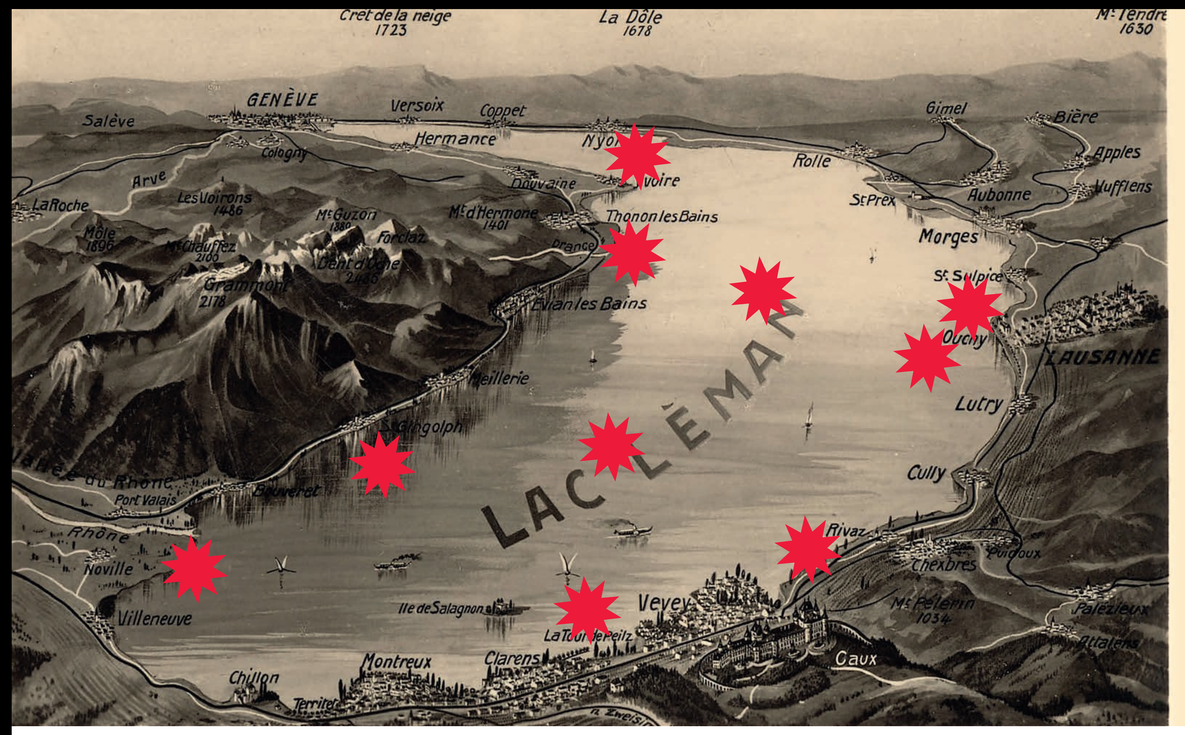
Fantômes du Léman

De nombreuses personnes ont péri sur le Léman.
Il ne faut pas se fier à son apparence, le lac peut être imprévisible. Une dizaine de vents principaux s'y déploient, l'apparentant à une petite mer intérieure : Bise, Bise Noire, Vent, Joran, Vaudaire, Maurabia, Bornan, Môlan… Ils entraînent parfois les eaux du lac dans un tourbillon impétueux dont la furie fait chavirer les embarcations. Certaines vagues, les jours de tempête, font des rouleaux océaniques pouvant atteindre jusqu'à 6 mètres de hauteur. Par temps de grand brouillard, des marins rapportent avoir aperçu la silhouette évanescente d'un vapeur fantôme disparaître dans la brume. Mais la météo n'est pas seule responsable. Le fourvoiement des hommes est à l'origine de nombreuses tragédies.
En collaboration avec le Musée du Léman, cette exposition présente certaines des plus tragiques et improbables catastrophes de l'histoire lacustre. Bateaux, trains, montgolfière, avions et naufragés engloutis : les fantômes du Léman participent au funeste mystère des profondeurs.



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.
Réalisation : Pierre Lipschutz, promenade.ch

Remerciements à
Gilles Bondaz, Dario Buchs, Marianne Chevassus, Denise et Roland Condevaux, Gérard Duc, Lionel Gauthier, Ariel Herbez, Marina Meier, Françoise Nydegger, Gilbert Paillex, Didier Zuchuat
et au groupe animations culturelles de l'AUBP
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

1858 dimanche 1er août
La course fatale de l'*Helvétie*

***Catastrophe de l'Helvétie*, maquette d'Anne-Emmanuelle Marpeau et Bernard Lagny, 2002 (détail).**
Musée du Léman

1858 dimanche 1er août

La course fatale de l'*Helvétie*

La catastrophe témoigne de la lutte acharnée que se livrent les compagnies de navigation avant la création de la CGN en 1873.

Partie de Genève pour relier Villeneuve, l'*Helvétie* subit un retard considérable dû à une forte bise. À Villeneuve, le capitaine constate que l'*Aigle* est déjà à quai. Le retour se fera à toute vapeur, dans une ambiance survoltée que renforce encore la présence d'une fanfare jouant sur le pont. À Évian, à Ouchy, à Morges, on embarque en quelques minutes les passagers à grands cris et, au large de Nyon, l'*Helvétie* est en mesure de rattraper l'*Aigle*. Le capitaine ordonne d'utiliser tous les débris de bois pour pousser les machines. **C'est à pleine vitesse et en musique que l'*Helvétie* arrive à Nyon. Le navire embroche l'un des frêles radeaux chargés de passagers destinés à embarquer. Seize personnes périssent dans le naufrage du radeau.**

La presse réclame alors la construction d'embarcadères dans les ports et l'engagement de capitaines qui ne soient pas « de simples comptables ». Le capitaine et le pilote de l'*Helvétie* sont condamnés à 5 et 6 mois d'emprisonnement « par le fait de leur négligence et de leur imprudence ».

La figure de proue de l'*Helvétie*.
Musée du Léman

« On approche d'Ouchy ; au débarcadère on jette, on pousse au port sur une planche mal assurée les personnes qui veulent débarquer ; on prend par les épaules un homme qui craignait pour ses enfants, on le fait passer par force. Et pour les gens qui s'embarquaient, les témoins nous apprennent qu'on les a pris par le bras, non par politesse, mais **pour précipiter leur arrivée sur l'*Helvétie*.** »

« Nous ne les aurons pas avant Nyon »

« À la question si le capitaine avait bu, il répond : "Depuis le matin au soir **il ne discontinuait pas** ; le matin de la bière, après le vermouth et puis l'absinthe, etc. en suivant." »

« Le capitaine, de son côté, invoque le témoignage du restaurateur ; il n'a rien pris qu'une tasse de café de 7 heures ½ du matin jusqu'à dîner : **il a dîné avec trois dames revenant d'Yverdon,** et le restaurateur a remporté, dit-il, l'unique bouteille de beaujolais qu'il avait servie, diminuée d'un quart à peu près. »

SUPPLÉMENT AU JOURNAL DE GENÈVE

Lundi 27 Septembre 1858,

N° 228.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE NYON.

AFFAIRE DE L'HELVÉTIE.

Président de M. Frédéric Favre.

La semaine du 27 septembre au 2 octobre 1858, le *Journal de Genève* consacre plus d'une douzaine de pages au procès, dont certaines en supplément de son édition quotidienne. Les témoignages ci-contre en sont extraits.

« Il y avait là deux radeleurs destinés à l'*Helvétie* : l'un devait l'aborder à droite, l'autre passer devant le bateau pour l'aborder à sa gauche ; ce fut celui-ci qui, atteint par la quille, reçut un choc violent : malheureusement, dans ce moment la musique jouait sur l'arrière et attirait toute l'attention des passagers (…) ; **elle empêcha en même temps d'entendre les cris des malheureux naufragés, qui ne parvinrent pas même aux oreilles du capitaine,** occupé dans ce moment à recevoir les passagers arrivés par l'autre radeleur. »

16 morts

1859 mercredi 8 juin

Quatre wagons coulent

À l'été 1859, les travaux de la « Ligne d'Italie » devant relier par train Le Bouveret à Martigny sont à bout touchant. À l'époque, aucune voie ferroviaire ne relie encore la rive vaudoise au Valais. C'est dans cette perspective que l'*Industriel*, une barque à vapeur à trois mâts , chargée de six wagons neufs et d'une plateforme tournante d'aiguillage, quitte le port de Morges à destination du Bouveret. Inauguré en mars 1855 et destiné, comme le suggère son nom, au transport industriel et agricole, l'*Industriel* est la première barque à vapeur construite sur le Léman. C'est donc en remplissant sa tâche le 8 juin vers 18 heures, alors qu'elle se trouve à mi-lac entre Ouchy et Lutry, qu'elle est surprise par un fort coup de vent. **Bien que toutes les mesures aient été prises pour fixer solidement les wagons, la violence du coup de tabac brise les amarres et quatre des six wagons, dont un chargé de tubes en fer, ainsi que l'élément d'aiguillage, sont précipités dans le lac. Les efforts de l'équipage pour éviter cette perte resteront vains.**

Action de la Compagnie de chemin de fer de la Ligne d'Italie, 1856.

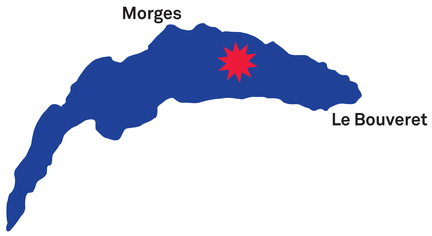
« Toutes les mesures de précaution avaient été prises, pour fixer les wagons aussi solidement que possible par de bons côtages et des cordes très fortes, arrêtées aux deux côtés de la barque, et mises en trois doubles. »

« Le personnel de l'équipage a beaucoup souffert en luttant contre les éléments furieux. »

« Les cordes ont été rompues comme des fils d'araignée »

Nouvelliste vaudois, 12 juin 1859.

Les quatre wagons et la plaque d'aiguillage reposent à 300 m de profondeur



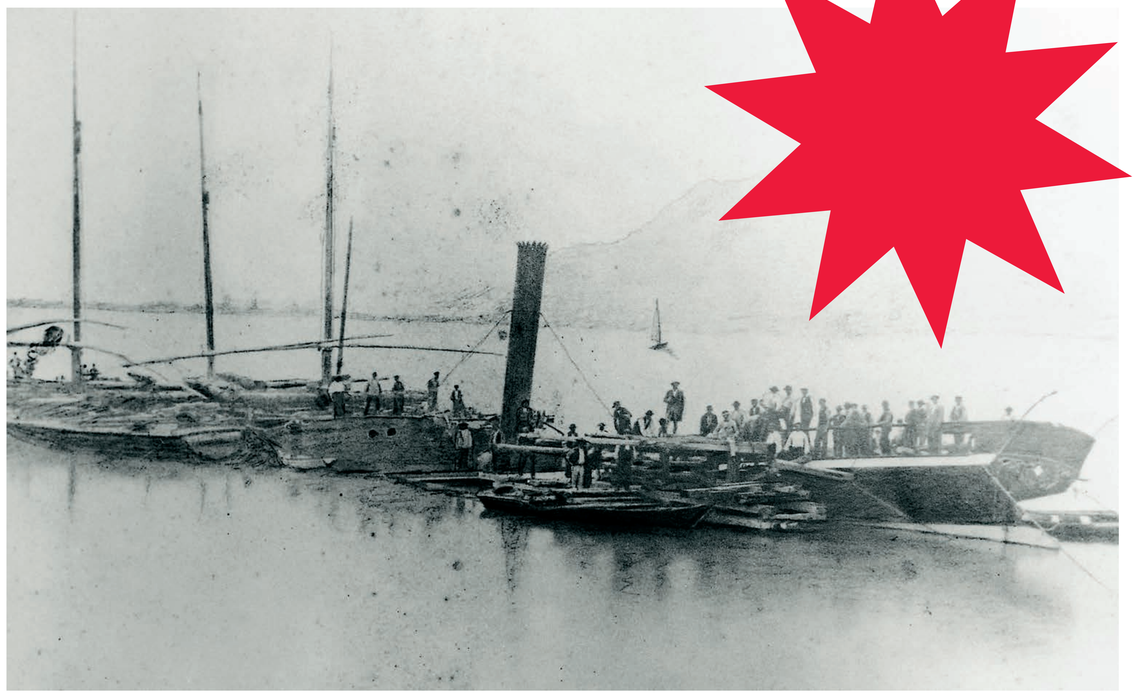
En 2000, soit 141 ans plus tard, les wagons avec leur chargement et divers éléments de la plaque tournante ont été retrouvés par Gilbert Paillex et son robot télécommandé. www.sub-rec.ch

1862 mardi 10 juin

L'*Hirondelle* sombre

C'est jour de marché à Vevey. La foule s'y presse et le temps est magnifique. Parti de Genève à 8 heures, le vapeur l'*Hirondelle* accoste à midi. Il s'agit d'un magnifique bâtiment métallique, le premier a avoir été entièrement construit en Suisse (ateliers Escher, Wyss & Cie à Zurich, 1855). Rejoignant les 150 qui s'y trouvent déjà, près de 200 passagers montent à bord. Arrivée à la pointe de la Becque, devant La Tour-de-Peilz, L'*Hirondelle* s'approche dangereusement du rivage pour éviter la *Jeanne d'Arc*, l'une des nombreuses barques naviguant dans le secteur en ce jour de marché. Le capitaine est occupé à distribuer les billets aux passagers montés à Vevey et le pilote s'occupe des bagages. C'est un timonier remplaçant qui est à la manœuvre. Son champ de vision limité par la foule se trouvant sur le pont et sa méconnaissance des fonds à cet endroit font qu'il précipite le navire sur les rochers. **L'avant de l'élégant vapeur s'enfonce à vue d'œil et, en moins de deux heures, il est submergé jusqu'au tambour. Secourus par la *Jeanne d'Arc* et plusieurs bateaux de pêche, tous les passagers et leur marchandise débarquent indemnes à La Tour-de-Peilz.** Malgré de nombreuses tentatives de renflouage, le 30 juillet, victime d'une tempête nocturne, l'*Hirondelle* sombre.

« Une brise légère effleurait à peine les ondes bleues du lac »



Tentative de renflouement de l'*Hirondelle*.
Musée du Léman, Fonds Daniel Mazza

« Une foule immense se porta sur le lieu du sinistre ; les plus indifférents étaient péniblement impressionnés à la vue de ce navire si léger, si élégant, l'un des ornements de notre lac, tristement couché sur son lit de roches, **comme un guerrier blessé, près de rendre son dernier soupir.** »

« Nous unissons nos vœux à ceux de nos populations pour leur prompte et complète réussite, heureux s'il nous est donné **de pouvoir de nouveau saluer l'*Hirondelle*** au retour prochain que nous lui souhaitons. »

« Les abîmes du lac appelaient à eux l'*Hirondelle* ; **elle s'y engloutit pour jamais.** Le 30 juillet, vers 2 ½ heures du jour nos yeux contristés lui adressèrent nos derniers adieux. »

Revue historique vaudoise, 1922.

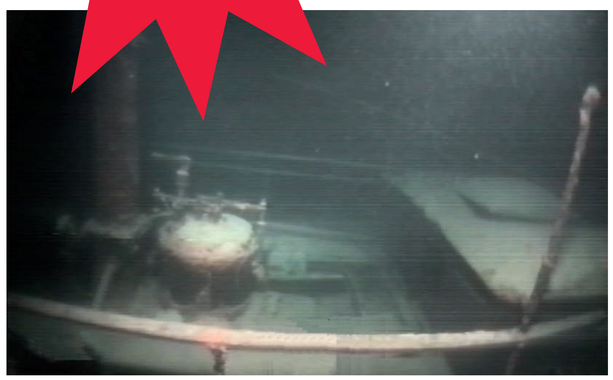
L'épave gît sur un fond incliné au large de La Tour-de-Peilz. L'avant repose par 42 m alors que la poupe descend à 58 m

1875 vendredi 1er octobre

Le *Nemo* sans capitaine

Médecin à Yvoire, William Marcet est pendant ses loisirs capitaine d'un yacht à vapeur de 21 m, le *Nemo*. Il aime y emmener en promenade sur le Léman famille et amis. Parfois une vingtaine de personnes sont à bord. Devant se rendre à Lausanne à un congrès médical, William Marcet traverse le lac à bord de son bateau. Lors du trajet de retour, à 19 h 30, alors qu'il se trouve à environ 7 km de la rive suisse, un fort coup de vent s'abat sur le yacht qui ne résiste pas et sombre rapidement. Le médecin, son jeune fils et un mécanicien ont juste le temps de monter dans le canot de sauvetage. **Bateau à fond plat conçu pour la Tamise, le *Nemo* n'a pas résisté aux vents souvent capricieux du Léman.**

« …Mon beau-frère Marcet avait fait faire un joli bateau à vapeur qu'il a eu depuis le mois d'août et dont il s'est beaucoup servi ; il s'appelait le *Némo*.
Le 9 septembre, il y eut un très nombreux dîner de famille à Yvoire. William vint nous chercher à Rolle avec le *Némo*. Nous étions 21 personnes dessus. Le soir, il nous ramena de nuit à Rolle. **Ce bateau était charmant et allait très vite.** J'ai été encore une autre fois dessus pour revenir d'Yvoire à Genève. »



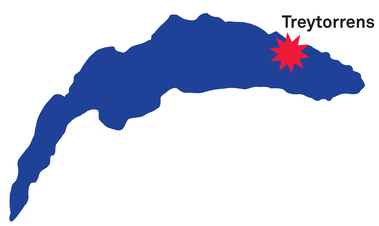
L'épave du *Nemo*, découverte en 2000 par Gilbert Paillex. www.sub-rec.ch

L'épave du *Nemo* se trouve à une profondeur de 300 m

1879 jeudi 20 février

Déraillement en eau froide

Ce soir-là, une tempête d'une violence inouïe où la neige se mêle à la pluie s'abat sur tout le plateau. Elle cause des dégâts sans précédent tout le long de l'arc lémanique. À Treytorrens, où la voie de chemin de fer a littéralement les pieds dans l'eau puisqu'elle est construite sur du remblai, les vagues minent le terrain et la fragilisent dangereusement. Et lorsqu'aux alentours de 21 h 30 le dernier Vevey-Lausanne de la journée arrive sur ce tronçon, il se disloque. La locomotive passe, tous les wagons déraillent, les deux derniers – une voiture voyageurs par chance vide et un fourgon postal – plongent dans le lac. **Les deux employés du wagon postal, précipités dans l'eau glaciale, sont rapidement secourus et réconfortés dans une maison voisine. Bien que blessés, ils s'en tirent avec plus de peur que de mal.**



1883 vendredi 23 novembre
Le *Cygne* éperonne le *Rhône*

***Naufrage du Rhône*, maquette d'Anne-Emmanuelle Marpeau et Bernard Lagny, 2000 (détail).**
Musée du Léman

1883 vendredi 23 novembre

Le *Cygne* éperonne le *Rhône*

La nuit tombe tôt en novembre. Et lorsque s'y ajoutent une pluie torrentielle et un vent furieux, l'absence de visibilité rend la navigation dangereuse. Vers 17 h 15, le *Rhône* quitte Évian pour Ouchy. À la même heure, le *Cygne* entreprend le trajet inverse puis décide de prendre la direction de Thonon. À quelques kilomètres d'Ouchy, le *Cygne* effectue une manœuvre aussi subite qu'inexplicable et fonce sur le *Rhône* qu'il éperonne violemment. S'ensuit des scènes de panique au cours desquelles la plupart des passagers du *Rhône*, aidés par l'équipage, sautent à bord du *Cygne*. Certains tombent à l'eau, tous ne seront pas sauvés.
Lorsque le *Cygne* parvient à se dégager, l'eau s'engouffre par la brèche laissée béante dans le flanc du *Rhône*.
Dans un formidable tourbillon, le *Rhône* coule en glissant sous le *Cygne*. De l'abordage au naufrage, à peine cinq minutes se sont écoulées.

Le capitaine du Rhône, Alexandre Lacombe, deviendra en 1896 directeur commercial de la CGN. Musée du Léman

« J'eus l'impression fantastique que le *Cygne*, fasciné par l'éclat des feux du *Rhône*, prenait notre malheureux bateau pour objectif et se ruait sur lui, volontairement et follement »

« Un jeune couple, originaire d'Auvergne, allait à Chillon, en voyage de noces, accompagné du fils de la propriétaire où il logait à Genève ; ce jeune homme, âgé de dix-huit ans, a échappé au naufrage, ainsi que le mari. Ce dernier a fait de vains efforts pour sauver la vie de sa jeune femme ; un instant il crut l'avoir saisie par ses vêtements et la ramener à bord du *Cygne* ; mais là une grande douleur l'attendait : celle qu'il avait arrachée à la mort était une pauvre femme inconnue, une marchande de châtaignes, dont le premier cri fut de demander ce qu'était devenue sa marchandise. »

« Une pauvre femme s'était cramponnée à lui dans sa détresse et l'on essayait de la tirer à bord avec lui ; mais ses forces la trahirent et elle retomba sur le pont du *Rhône* au moment où celui-ci disparaissait sous les vagues. »

Ces témoignages ont été recueillis par le *Journal de Genève* et par la *Gazette de Lausanne*.

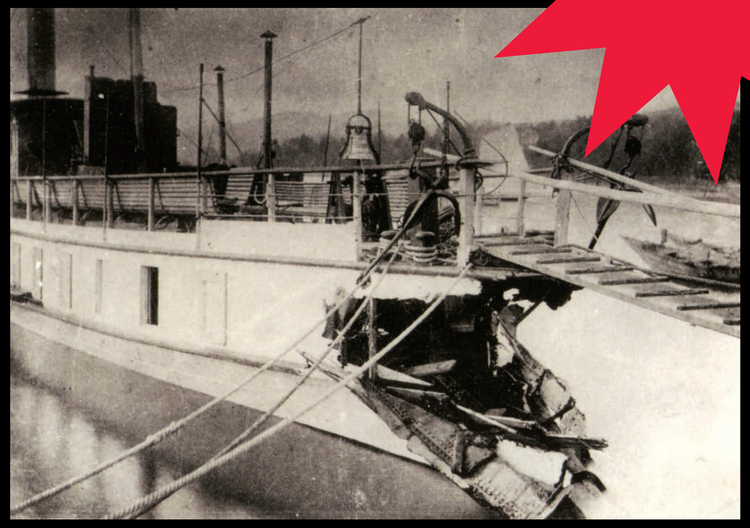
« L'abordage avait éteint toutes les lumières du *Cygne* : on distinguait seulement comme des ombres courant en tout sens. »

« (…) la brèche, largement ouverte dans le flanc du *Rhône*, livra plein passage à l'eau et le *Rhône* commença à couler bas à vue d'œil. Des cris inarticulés, cris de désespérés, cris d'angoisse et de terreur partaient de son pont, poussés par des voix féminines. (…) Hélas, les pauvres victimes étaient d'ores et déjà condamnées. Il n'y avait plus de sauvetage possible. »

Plusieurs naufrages du Léman sont représentés par des maquettes commandées par le Musée du Léman aux artistes Anne-Emmanuelle Marpeau et Bernard Lagny, résidant à Audierne en Bretagne. Voici une vue d'ensemble de la « boîte » présentant le naufrage du *Rhône* à la suite de son éperonnage par le *Cygne*. Elle porte cette prière : « Puissiez-vous, vous aussi, le jour venu, être arrachés au tourbillon des flots qui vous menacent ». Musée du Léman

1883 vendredi 23 novembre

Le *Cygne* éperonne le *Rhône*

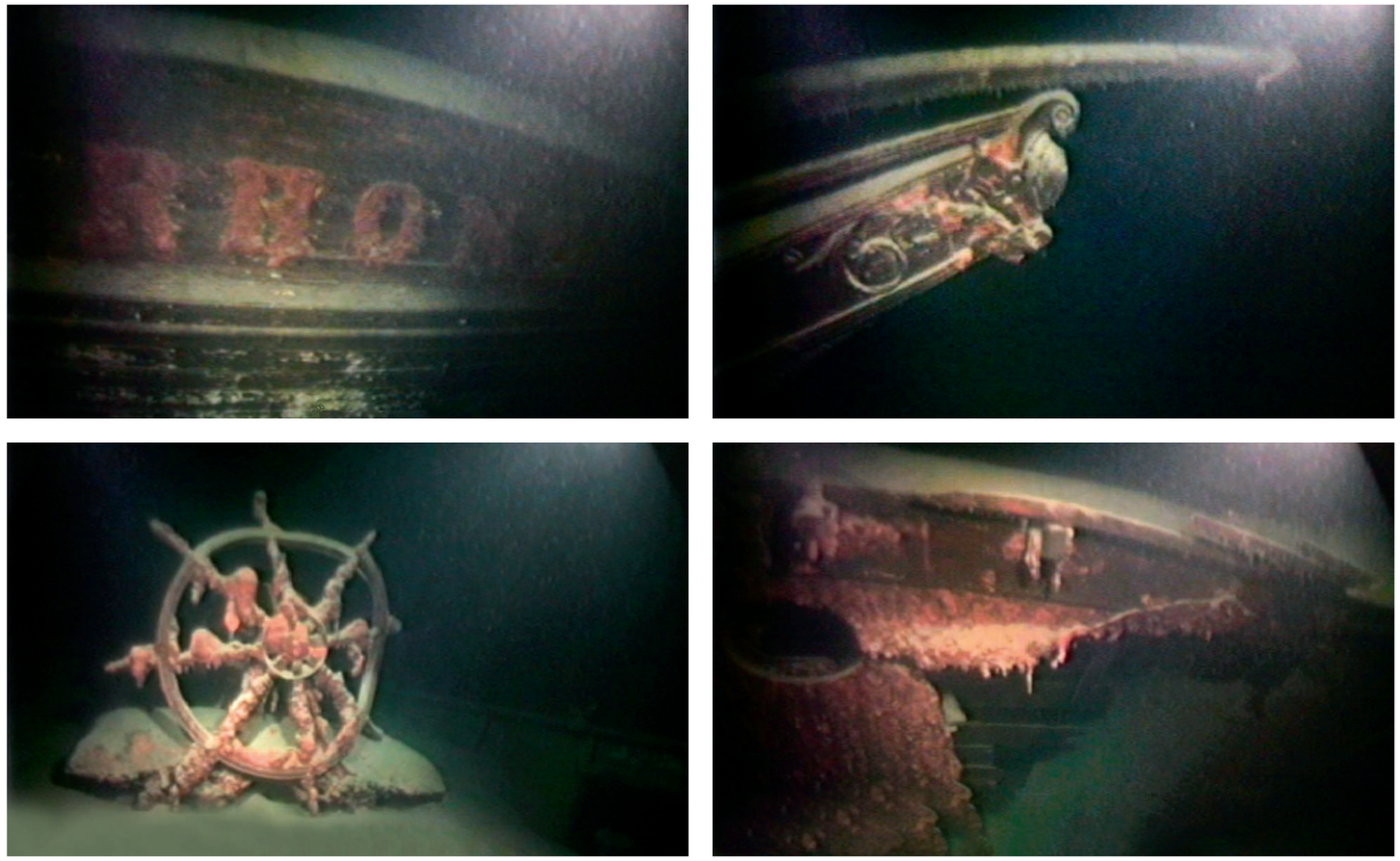


L'étrave déchirée du *Cygne*.
Photographie anonyme
Musée du Léman

Les rescapés arrivent à Ouchy dans la soirée à bord du *Cygne* qui, très endommagé, a rejoint la côte à reculons. On déplore 11 morts, dont la mère et la sœur du capitaine du *Cygne* qui avaient, en raison du gros temps, choisi de monter à bord du *Rhône* à Évian sans attendre l'arrivée du *Cygne*. **Ce même capitaine sera arrêté le lendemain. Il sera acquitté lors du procès tenu en mars 1884 parce qu'on considère qu'il a respecté les règles de navigation. Des voix s'élevent pour qu'elles soient clarifiées, en particulier en matière de croisement.**

« Un éclair de réflexion me fit supposer que le *Cygne*, qui avait frappé de l'avant, devait être moins avarié que le *Rhône*, frappé en flanc. »

Un passager du *Rhône*, témoignage recueilli par la *Gazette de Lausanne*.



L'épave du *Rhône*, découverte en 1982 par Gilbert Paillex. www.sub-rec.ch

11 morts

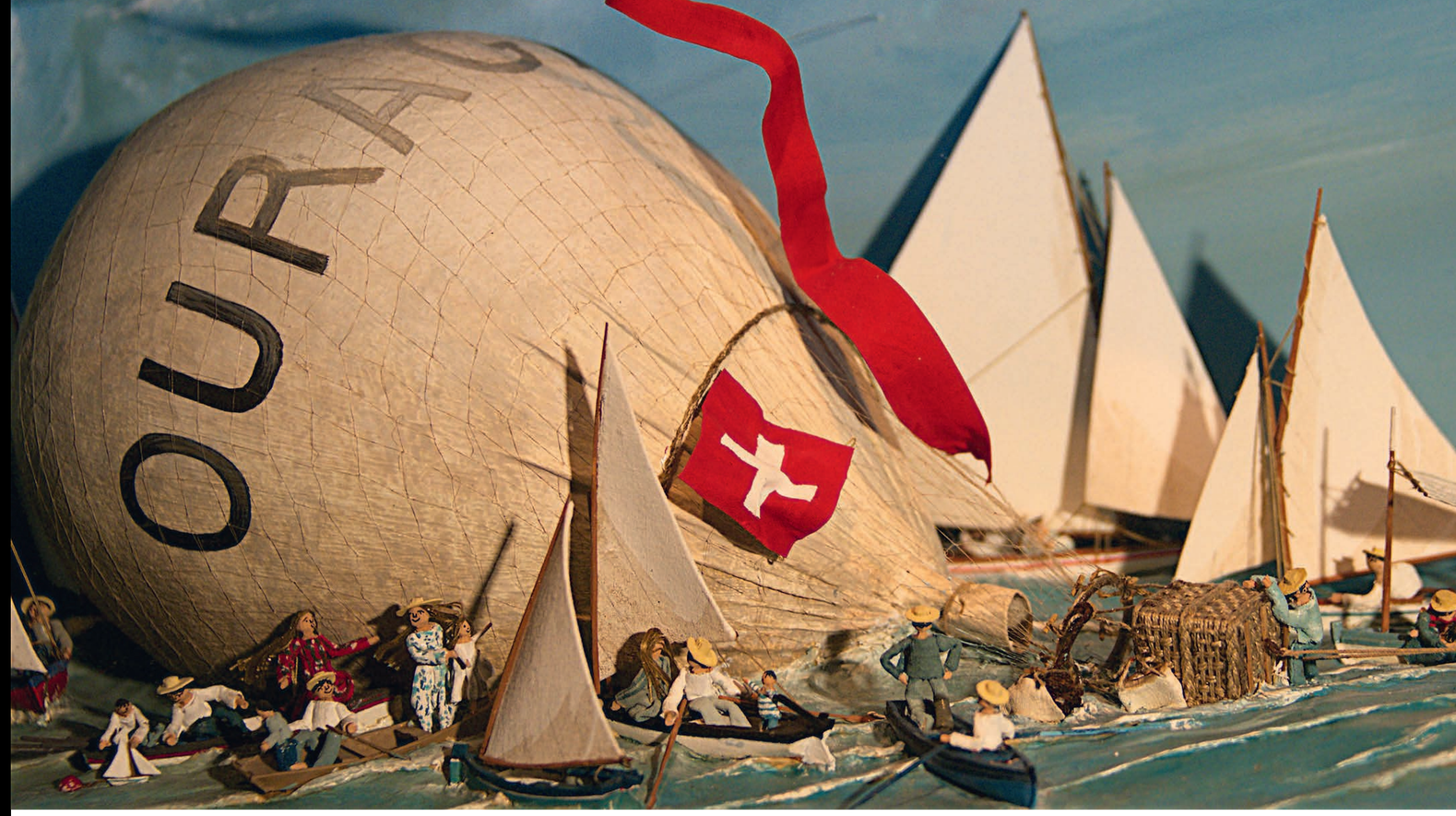
L'épave du *Rhône* gît à 300 m de profondeur

1907 dimanche 11 août

Tumultueux sauvetage de l'*Ouragan*

La démonstration de vol du ballon l'*Ouragan* de l'aérostier genevois Louis Kaeser devait être le clou de la journée d'inauguration de la place de Milan à Lausanne. À 16 h 10, l'ascension libre commence et le ballon à gaz dans lequel se trouvent Louis Kaeser et un ami survole bientôt les coteaux de Lavaux. Soudain, le vent se lève et entraîne le ballon sur le lac. Vers 18 h, le vent forcit, rabattant l'*Ouragan* au large de Saint-Saphorin. Les sauveteurs de Lutry revenant d'une course à Saint-Gingolph se portent à son secours. Ils rament comme des forçats pour le rejoindre et font monter à leur bord les deux aérostiers. Reste à sauver le ballon. Les vents contraires rendent ce remorquage mouvementé. Pas moins de 32 rameurs sur plusieurs barques, auquel s'est joint un canot à moteur, tentent de ramener le ballon vers la rive vaudoise. Mais bientôt c'est l'*Ouragan* qui entraîne à plus de 20 km/h les sauveteurs vers la côte française. Lorsque ce drôle d'équipage touche enfin la rive, il est 1 heure du matin.

Après une collation bien méritée dans une pinte de Saint-Gingolph, les sauveteurs rentrent chez eux à la rame et en chantant, fêtant ainsi la fin d'un sauvetage original et inédit.



Sauvetage de l'Ouragan, maquette d'Anne-Emmanuelle Marpeau et Bernard Lagny, 2005 (détail). Musée du Léman

« L'*Ouragan* – qui méritait bien son nom – entraîne les deux bateaux de sauvetage dans la direction de Villeneuve. »

Journal de Genève

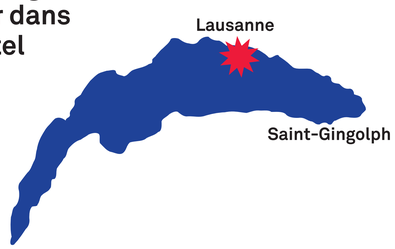
L'aérostier genevois Louis Kaeser, pilote de l'*Ouragan*.

« L'*Ouragan*, le ballon de M. Louis Kaeser, – le même qui fit l'autre dimanche une descente mouvementée sur le lac de Neuchâtel et un atterrissement mouillé à Cudrefin – fera une ascension à Lausanne, dimanche soir à 4 h. »

Gazette de Lausanne

« Il sera dit qu'avec sa jambe de bois, Kaeser, cet aéronaute du dimanche, était mieux équipé que ses passagers pour pouvoir flotter dans les lacs de Neuchâtel et du Léman… »

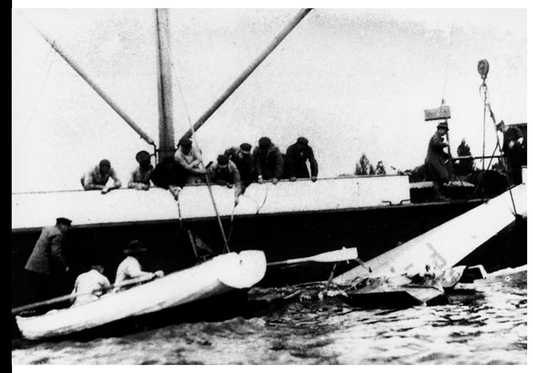
Anonyme



1930 samedi 2 août

Tragique défaillance d'un hydravion

Bien que 12,5 km seulement séparent Ouchy d'Évian, une ligne commerciale d'hydravion est inaugurée le 30 juin 1930 entre les deux rives du Léman, pour la période estivale. C'est un biplan en bois à coque souple muni de deux moteurs Hispano-Suiza de 150 chevaux piloté par Henri Vallin qui assure la liaison. Ce samedi en fin d'après-midi, l'orage menace. Le pilote ayant jugé plus prudent de laisser passer le grain, l'hydravion décolle à 17 h 37, avec un léger retard. À son bord, le pilote, un mécanicien et trois passagers – une touriste lilloise et un jeune couple de Lausanne. À peine quelques minutes après le décollage, alors que l'engin se trouve à 1500 m d'Ouchy et à une altitude de 30 m, il fait une embardée, pique du nez, coule puis remonte à la surface, sur le dos. Plusieurs embarcations se portent sur le lieu de l'accident causé à la fois par une forte rafale et la défaillance subite d'un moteur. L'hydravion n'est plus qu'une épave. Le pilote s'en tire avec quelques fractures. Le mécanicien est plus sérieusement touché. La touriste lilloise, elle, est grièvement blessée et décède le lendemain. **Quant au jeune couple, il ne sera jamais retrouvé. Pour ajouter au tragique de l'événement, il ne se trouvait à bord que parce qu'il avait raté le bateau de la CGN de 14 h 18 et avait alors décidé de rentrer par la voie des airs.**



Les restes de l'hydravion remorqués par les sauveteurs.
Archives Gilbert Paillex, www.sub-rec.ch

3 morts

1951 mercredi 26 septembre

Crash d'un *Vampire*

L'armée suisse acquiert le *Vampire* comme avion de combat en 1948. Il s'agit du premier avion à réaction à sillonner le ciel helvétique. C'est lors d'un entraînement que le sergent Louis Berney, étudiant en géologie de 24 ans, s'envole de l'aérodrome militaire de Sion. Comme le temps est mauvais, le ciel bas, la pluie drue, le *Vampire* vole bas. En raison de la mauvaise visibilité, les témoins divergent quant à savoir s'il se dirigeait vers l'ouest ou s'il revenait vers Sion. Mais tous affirment avoir entendu une violente explosion. **À 10 h 32, le *Vampire* est pulvérisé en heurtant le lac, ne laissant à la surface qu'une tache d'huile à la hauteur de l'embouchure du Rhône.**

C'est un appareil de ce type, un De Havilland DH-100 Mk 6 « Vampire », qui a été pulvérisé à l'embouchure du Rhône. Collection Ariel Herbez

1 mort

Les restes de l'avion sont à 210 m de profondeur

1963 mardi 12 mars

L'*Aubonne* englouti par les flots

Les chalands sont nombreux dans la région de Saint-Gingolph où ils sillonnent le lac chargés de matériaux de construction. Ce jour-là, en début d'après-midi, l'un d'entre eux, l'*Aubonne*, quitte la rive en direction de Lausanne avec sa cargaison destinée au chantier d'Expo 64. À son bord, quatre hommes, Raymond Benet, Sylvain Benet, François Fornay et Werner Strub. Soudain, le bornan se lève. Poussées par la violence du vent, des vagues s'engouffrent sur le pont plat du chaland de 34 m dont le chargement s'incline. L'*Aubonne*, déséquilibré, se renverse. Il reste alors quille en l'air, sous le regard anxieux des villageois qui assistent, impuissants, à la scène. **Après que la poupe s'est dressée hors de l'eau une vingtaine de minutes, l'*Aubonne* et son équipage sont engloutis par les flots. Seul un corps sera retrouvé.**

« Le Léman a été hier après-midi le théâtre d'un drame consternant qui a plongé dans le deuil quatre familles de Saint-Gingolph. »

« …ce drame a été ressenti de façon très intense par tous les riverains, par tous les navigateurs, par tous ceux pour qui le lac signifie quelque chose. »

Télévision suisse romande, 13.3.1963. Archives RTS

« Il s'est dressé tout droit. À la verticale. Et il est descendu comme ça. Il est bien resté 20 minutes avant de couler complètement. »

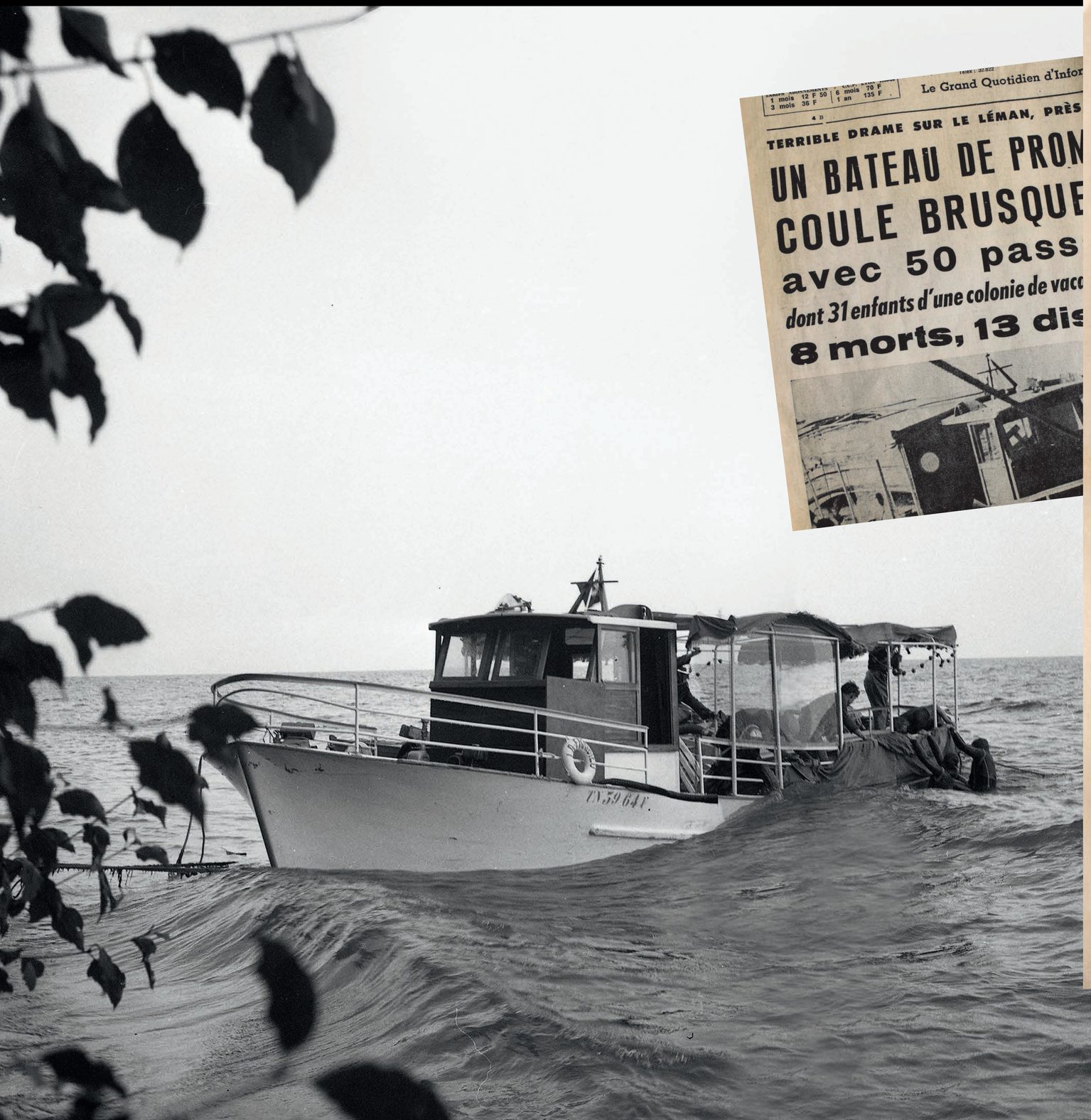
– Qu'est-ce que vous avez pensé à ce moment-là ?
– On peut pas le dire.

L'épave de l'*Aubonne*, retrouvée en 1980 par Gilbert Paillex. www.sub-rec.ch

4 morts

L'épave de l'*Aubonne* est à 190 m de profondeur

1969 lundi 18 août
L'épouvantable naufrage de la *Fraidieu*



Le Grand Quotidien d'Infor

TERRIBLE DRAME SUR LE LÉMAN, PRÈS

UN BATEAU DE PROM
COULE BRUSQUE
avec 50 pass
dont 31 enfants d'une colonie de vacc
8 morts, 13 dis

NAUFRAGE SUR LE LEMAN :

L'émotion est grande parmi les campeurs

QUATRE PETITES LORRAINES NOYÉES

...ET DIX DISPARUES

"La Fraidieu" bateau pro enade
était à 100 mètres de la rive
lorsqu'il coula par l rrière

Parmi les 50 passagers, 33 enfants d'une colonie de ances de Metz

Vue d'avion l'épave de « La Fr

Un homme-grenouille vient de ramener un naufragé

Un extraordinaire élan de solidarité

Le Dauphiné libéré du 19.8.1969.

La *Fraidieu* tirée sur la grève. DR

1969 lundi 18 août
L'épouvantable naufrage de la *Fraidieu*

Ce devait être une belle journée pour les orphelines d'une colonie de vacances de Lorraine séjournant à Thonon. Une promenade était prévue à bord de la *Fraidieu*. Cet ancien remorqueur transformé en bateau de croisière, portant le nom d'un vent et réputé pouvoir affronter la mer, prend le lac vers 16 h. À son bord, 33 fillettes de 11 à 14 ans, 5 monitrices, 17 touristes et 3 membres d'équipage. Il fait beau mais la bise souffle. Sorti du golfe protégé de Thonon, le bateau doit affronter de fortes vagues. À 16 h 45, le capitaine décide de faire demi-tour. Mais en virant brusquement, le bateau se remplit d'eau par l'arrière et s'enfonce rapidement au large de Saint-Disdille. Des passagers affolés se jettent à l'eau avec leur gilet à la main. La *Fraidieu* ne se trouve qu'à une centaine de mètres du rivage mais, de nombreux passagers ne sachant pas nager, 24 d'entre eux se noient. L'arrivée rapide de deux pêcheurs professionnels puis de campeurs ayant assisté au naufrage ne peut que limiter le nombre des victimes. **Le soir venu, on dénombre 8 morts et 16 disparus. Après une semaine de recherche, tous les corps sont retrouvés.** Les causes de l'accident sont multiples : 58 passagers au lieu des 50 réglementaires, une fissure dans la coque, une manœuvre trop brusque. Ce drame, suivi un an plus tard d'un autre naufrage, celui de la *Sainte-Odile*, qui fait 7 victimes au large d'Yvoire, pousse les autorités à renforcer les règles de navigation.

La recherche des corps.

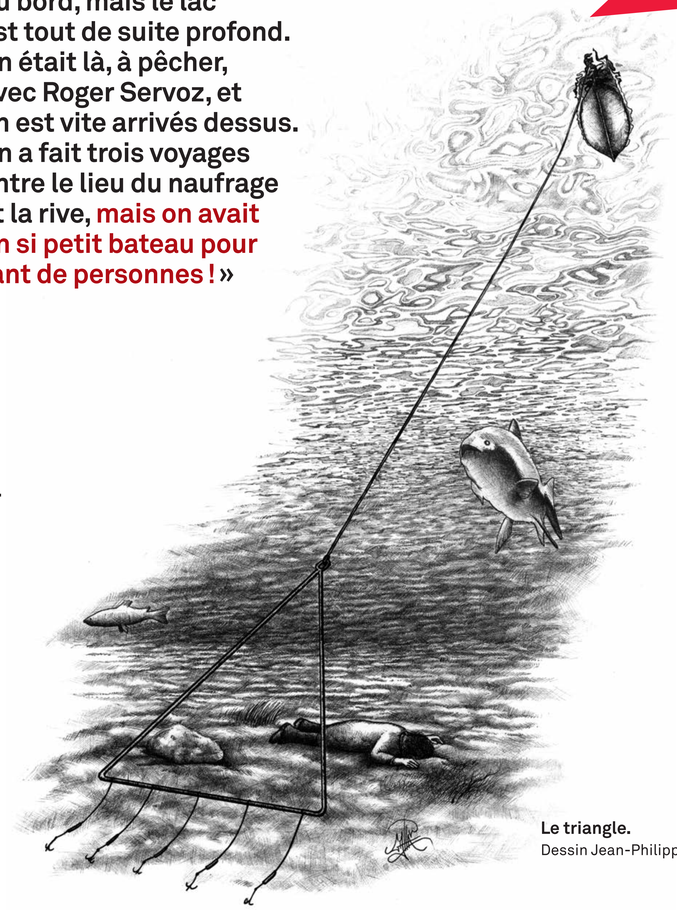
« Nous avons attrapé toutes les mains qui se tendaient vers nous »

« J'ai récupéré une fille par les cheveux. **Elle tenait encore sa copine par la main.** Et au dernier moment, elle l'a lâchée. »

« Ça s'est passé près du bord, mais le lac est tout de suite profond. On était là, à pêcher, avec Roger Servoz, et on est vite arrivés dessus. On a fait trois voyages entre le lieu du naufrage et la rive, **mais on avait un si petit bateau pour tant de personnes !** »

Témoignage de Roland Condevaux, recueilli en 2016. Âgé aujourd'hui de 77 ans, le pêcheur n'oublie pas.

24 morts
dont 14 orphelines de 11 à 14 ans



Le triangle.
Dessin Jean-Philippe Gallay

« **Après, il a fallu rechercher les corps des disparus.** On a utilisé le triangle qu'on servait pour récupérer les nasses, muni de hameçons de brochet, qu'on a tiré depuis un canot. On l'a traîné pendant une semaine, et on a pu remonter tous les corps qui gisaient à 50 mètres et plus de profondeur. Là où les plongeurs de la gendarmerie ne pouvaient pas descendre. »

1885 dimanche 6 septembre

Création de la Société de sauvetage du Léman

Naufrage sur le lac.
Huile sur toile de l'école genevoise, fin du XIXe siècle.
Musée du Léman,
prêt d'une collection privée

1885 dimanche 6 septembre

Création de la Société de sauvetage du Léman

Le Léman peut se montrer violent. Les riverains le savent. Ils se sont placés sous la protection de Mercure dans l'Antiquité, des confréries des gens du lac sous l'Ancien Régime, enfin des bénévoles des sociétés de sauvetage. Depuis le milieu du XIXe siècle, la navigation sur le Léman a pris un essor considérable. Aux barques de pêche et de transport s'ajoutent les vapeurs et les premiers bateaux de plaisance. L'augmentation des embarcations accroit les risques d'accidents. C'est suite à la dramatique collision du *Rhône* et du *Cygne*, en 1883, que la nécessité de structurer et mutualiser le sauvetage sur le lac se fait jour. De nombreuses sections locales de sauvetage existent, tant côté suisse que français, mais les fédérer accroîtrait leur efficacité. C'est sous l'impulsion du colonel genevois William Hubert-Saladin que, le 6 septembre 1885, lors d'une séance inaugurale à Thonon, est créée la Société de sauvetage du Léman. Elle regroupe alors cinq sections : Genève, Versoix, Nyon, Ouchy et Thonon.

William Hubert-Saladin

À la suite du naufrage de la *Fraidieu*, Denise Condevaux devient la première femme membre d'une société de sauvetage. Aujourd'hui, la Société internationale de sauvetage du Léman (SISL) regroupe 34 sections. Cette communauté des riverains qui fait fi des frontières est le témoin vivant d'une solidarité née du lac.

Denise Condevaux

Jacques Luscher, *Sauvetage du lac Léman, course du Petit Lac, 14 juin 1908.* Musée du Léman

membres de la SISL en 2016 :
2261

interventions :
773

personnes assistées ou secourues :
1158

Le Vétéran, Vevey, 1938. Musée du Léman