

Gens du Lac

André Fratzer

A deux pas du lac, à St-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 qui soient.

Son propriétaire est un mordru des bateaux, plus précisément des bateaux Belle Epoque de la CGN qu'il connaît jusqu'au dernier rivet.

Écoutons-le évoquer l'origine de cette passion : « ça m'est tombé dessus un jour d'enfance sans crier gare, comme une maladie, et ça ne m'a plus quitté ».

Devant la maison, le cadre est fixé. A droite de celle-ci repose une ancre à jas. Lui faisant face à gauche, une imposante bielle du Général Dufour a été placée, ainsi qu'une commande de mise en marche de machine à vapeur.

De chaque côté d'un escalier conduisant au sous-sol, un bossoir permet d'agripper lamain pour y descendre ou en remonter en toute sécurité.

Si le grand-père d'André Fatzer était capitaine à la CGN, ce n'est pourtant pas à lui qu'on doit le musée tel qu'on peut le voir aujourd'hui, enfin, pas tout à fait, puisque l'une de ses pièces maîtresses, la timonerie provenant de la Petite Helvétie, servait initialement de cabanon de jardin à cet homme pragmatique avant tout. Dès l'entrée, une main courante en laiton poli par l'usage mène aux étages.

Elle avait simplement été récupérée lors de la démolition d'un bateau parce qu'elle faisait défaut dans la maison.

Au deuxième étage, mille merveilles sont exposées, expression concrète d'une vie de passion qu'on va retrouver au travers des objets qui furent apportés dans cette caverne d'Ali Baba au fil des ans.

Parmi les premiers arrivés figurent des dessins de vapeurs qu'André Fatzer réalisa à l'encre de Chine au temps de son adolescence.

Non loin d'eux, de vieux horaires sont affichés, une éblouissante maquette de La Suisse d'abord acquise dans un magasin de jouets et minutieusement corrigée par ses soins trône sur son présentoir comme une invitation au voyage.

Dans une mansarde qui lui est spécialement consacrée, on reste béat d'admiration face à une table de salon du France reconstituée avec les services et différents plats d'origine.

Rien ne manque, il n'y a qu'à passer à table et goûter au charme désuet d'un menu d'antan, aux côtés d'un dressoir où attendent vins et alcools.

Lampes à pétrole, falots tempête, autres lampes de bateau, cartes postales, fanions, cartes d'orientation, photographies, boiseries et cent autres pièces originales complètent le tableau.

En grimpant à l'étage supérieur, au galetas, on manque de peu de se cogner la tête à la cloche en parfait état du Montreux suspendue au mur.

Nous sommes dans la timonerie, occupée en son centre par une grande roue aux manetons cerclés provenant d'un chaland qui naviguait sur la ligne Bâle - Anvers. Avec elle, un pied de belle dimension surmonté de son compas à l'usinage parfait fut également ramené.

On s'étonnera peut-être que ces deux éléments n'aient pas été récupérés à la CGN ; c'est qu'en particulier, elle a jalousement conservé ses barres à roue.

Sur la passerelle juxtant la timonerie est érigé un porte-voix. Il s'agit d'un conduit reliant la timonerie à la salle des machines qui permettait de communiquer avec le mécanicien.

De nos jours, il est remplacé par un microphone et complété par le télégraphe ou Chadburn, un transmetteur d'ordres mécanique.

Il serait vain de vouloir dresser la liste exhaustive de tout ce qu'on peut encore voir à cet étage, car où que porte le regard, il est attiré par de nouveaux objets, parfois d'allure anodine, mais qu'on ne trouve plus en l'état : burettes, ferrures d'escalier, plaquettes émaillées, panneaux indicateurs, poignées de porte, carnet de boussole et j'en passe. De par les contacts établis entre notre collectionneur et le personnel navigant lors de maintes escapades sur les bateaux, nombreux sont ceux de la Compagnie venus visiter son exposition permanente. Le bouche à oreille fit par ailleurs si bien son travail quant à son existence que la presse parlée, écrite et télévisuelle n'a pas manqué de s'y intéresser. Il est régulièrement consulté par d'autres passionnés à la recherche d'informations sur les bateaux à roues du Léman et n'est pas avare de ses connaissances. La situation d'aujourd'hui, s'agissant des contraintes notamment financières liées à leur conservation, ne lui a pas échappé, ce qui lui fait dire, dans un dialogue à bâtons rompus : « vous savez, pour restaurer un bateau Belle Epoque, il faut être un amoureux, il n'y a que comme ça que c'est possible ».

En 1973, il fait la connaissance de Maurice Decoppet, un voisin habitant à quelques encâ-blures de chez lui. Les deux hommes étaient faits pour s'entendre, dès l'instant où il s'agissait de l'actuel président de l'ABVL (Association des amis des bateaux à vapeur du Léman), dont l'action en faveur du maintien du patrimoine navigant est bien connue. « Nom de bleu, il s'en démène avec les bateaux, sans lui, on n'aurait plus La Suisse et le Simplon. Grâce à lui, l'Italie sera peut-être sauvée ». Tout est dit. Cher Monsieur Fatzer, à votre manière, vous aurez apporté un éclairage inédit à certains chapitres de l'histoire de la navigation lémanique. Soyez-en ici chaleureusement remercié.

Albert Strauss