

L'épave de la Neptune

L'épave de Saint-Gingolph (anse des Noirettes):

Une grande barque de la seconde moitié du XIX^e siècle.

De 1998 à 2000, la station de sauvetage de Bret-Locum fut le lieu d'une animation bien particulière. Dès les premiers jours du mois de septembre, des équipements de plongée, du matériel de fouille subaquatique, des embarcations, vinrent encombrer les locaux pour trois semaines. Il va de soi que cette occupation d'un lieu stratégique du point de vue de la sécurité nautique a été réalisée en veillant d'une façon très stricte à ne jamais nuire à la capacité opérationnelle de la station de sauvetage.

Tandis que tournait pendant une bonne partie de la journée le moteur du compresseur destiné au gonflage des blocs de plongée, une équipe de huit personnes en moyenne s'activait tant sur terre (veille, rangement, mise au net des dessins, enregistrement des observations...), sur l'eau, à bord des embarcations (transit entre la station de sauvetage et le site de fouille) ou sur le ponton mouillé au-dessus de l'épave (mise en œuvre des pompes, surveillance des plongeurs) que dans l'eau.

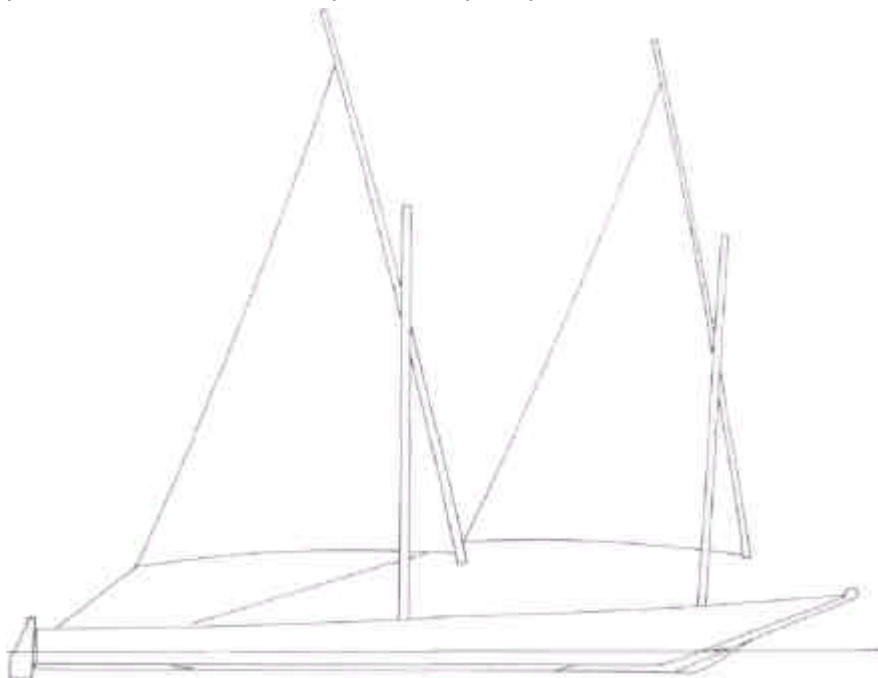
C'est le long de la pente, entre 4 m. et 14 m. de profondeur, à faible distance du rivage, que repose une épave dont les vestiges de la coque et de la cargaison de pierres s'étendent sur une longueur de 25 m. environ. C'est la fouille subaquatique de cette épave qui fut à l'origine de cet "envahissement", à des fins purement scientifiques, de la station de sauvetage qui constitua, il faut le souligner, une exceptionnelle base terrestre pour le chantier. Que Monsieur Simon Jacquier, Président de la station de sauvetage de Bret-Locum, trouve ici, au nom de toute l'équipe de fouille, nos plus chaleureux remerciements pour son accueil si généreux et fidèle.

L'épave était connue des riverains et des pêcheurs professionnels depuis fort longtemps. Toutefois, ce n'est qu'en 1997, au cours d'une prospection-inventaire de la rive française du Léman, que l'épave, en tant que site archéologique, fut reconnue par l'équipe d'Annecy du DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines, ministère de la Culture). A la suite de cette reconnaissance, une fouille programmée fut organisée avec le soutien du DRASSM (Etienne Champelovier, chef d'opération hyperbare, assurant le suivi technique de l'opération), sous la direction scientifique de l'auteur de cette note (chercheur au CNRS et au Musée national de la Marine). Une grande partie de l'équipe de fouille comprenait des étudiants en archéologie de l'université de Paris 1 qui, bénévolement, effectuèrent un travail remarquable dans une ambiance tout à la fois studieuse, rigoureuse et amicale.

La fouille d'une épave, comme toute fouille, consiste à effectuer une recherche historique à partir de données matérielles qui, dans le cas présent, sont constituées par les vestiges architecturaux d'un bateau et de sa cargaison.

En utilisant des méthodes et des techniques adaptées au milieu subaquatique, l'objectif de la fouille est de recueillir, sous la forme de relevés architecturaux d'ensemble et de détail, de photo-graphies, de prises de vues à l'aide d'une caméra vidéo, d'observations, de prélèvements d'échantillons..., un maximum d'informations. Une fois la phase de terrain achevée, les informations sont dépouillées, analysées, critiquées, interprétées, comparées. L'objectif de ce long travail post-fouille est d'écrire l'histoire du site archéologique en essayant de répondre à toute une série de questions portant notamment, dans le cas de l'épave de Saint-Gingolph, sur les caractéristiques architecturales du bateau, ses dimensions, sa fonction, son identification comme type architectural, sa date de construction, celle de son naufrage...

Au-delà de cette histoire propre au site, il s'agit aussi de participer, d'une manière plus large, à l'enrichissement de l'histoire régionale et, plus particulièrement dans le cas de la fouille de l'épave de Saint-Gingolph, à celle de la batellerie du Léman qui, jusqu'alors, avait été étudiée à partir de sources essentiellement écrites, iconographiques et ethnographiques. De ces études qui, à l'image de celles du limnologue Forel, il y a un siècle, ont traité de ce sujet si riche et passionnant de la "nautique lémanique", rappelons que la plus récente est celle publiée en 1998 par Pierre Duchoud, *Le temps des barques* (Editions Cabédita, à Yens/Morges).



Restitution de l'élévation de l'épave de Saint-Gingolph

Résumons, en quelques phrases, les résultats principaux de la fouille du site de Saint-Gingolph:

L'épave est celle d'un grand voilier de charge de 26,30 m. de longueur totale, de 20,30 m. de longueur de quille, et de 6,60 m. de largeur au plat-bord, équipé de deux mâts et dont la cargaison, au moment du naufrage, était composée de pierres provenant des carrières de Meillerie. La structure de la coque est comparable, pour l'essentiel, à celle des barques du Léman. Plusieurs caractéristiques, cependant, se rapprochent de celles propres à l'architecture des cochères. Les deux plus importantes concernant d'une part le pontage partiel de la coque, localisé sur l'avant du grand-mât, et, d'autre part, l'absence d'apoustis. Enfin, l'épave de Saint-Gingolph est dotée de certaines "originalités" dont la plus significative est l'aileron rapporté et fixé à la base de la rode.

La date de construction du bateau n'est pas connue. Si l'on considère que les bois étaient débités et ouvragés sans avoir été séchés, la date de construction semblerait devoir se situer peu de temps après celle de la coupe des chênes utilisés par le chantier naval qui, selon les analyses dendrochronologiques d'échantillons de la coque prélevés au cours de la fouille, se rattache aux années 1859-1864 (analyses assurées par le laboratoire Archéolabs).

La date du naufrage demeure également inconnue. Elle est, en tout état de cause, postérieure à l'année 1878 qui correspond à la date inscrite sur la plaque de métal de Département Justice et Police de Genève, découverte dans la partie avant de l'épave.



Dessin de la plaque de contrôle du Département Justice et Police de Genève, datée de l'année 1878

L'identification de l'épave, en revanche, ne semble pas poser de problème. En effet, six objets, appartenant au mobilier du bord trouvés dans la même partie avant de l'épave, portent le nom de Neptune. Il s'agit d'une fourchette, de quatre assiettes en métal et d'un fer à feu ou à marquer. La seule interrogation concerne l'origine de cette Neptune, troisième barque du Léman à porter ce nom. Dans quel chantier naval a-t-elle été construite? Quel a été son port d'armement? A qui appartenait-elle?

Un dernier problème est à considérer. Selon la tradition orale, l'épave des Imoires serait celle d'une barque coulée à la fin du XIX^e siècle et appelée La Platte. Une belle maquette de cette barque existe encore. Peut-on établir un lien (et lequel) entre le naufrage de cette Platte présent dans la mémoire locale et celui de la Neptune attesté archéologiquement? Existerait-il une autre épave?

Comme on le voit, la recherche n'est pas encore achevée. Elle s'oriente désormais vers les dépôts d'archives, les bibliothèques et la tradition orale. L'épave, quant à elle, a été protégée au terme de la dernière campagne de fouille. Les sédiments lacustres recouvrent à présent les vestiges de la coque et de la cargaison. L'anse des Noirettes a retrouvé le calme d'antan.

Eric Rieth
 Directeur de recherche CNRS
 Au musée national de la Marine



Dessin du fer à feu ou à marquer