

Le Léman : le Maître Élément (suite et fin)

(voir Bulletins du Sauveteur No 18 et 19 en 2001, No 20 et 21 en 2002, No 23 en 2003).

6. Le Léman politique

L'aventure de notre vieux lac à travers les âges et le statut politique actuel sont le fait sans doute des convoitises qu'il a exercées, des attitudes des maisons régnautes et des républiques qui l'ont dominé, mais aussi des sentiments qu'il a développés chez les habitants de ses rives, de sa marque donnée à leur mode de vie, de tout le conditionnement qu'il impose aux destinées individuelles et, dans une certaine mesure par conséquent, aux destinées des groupes sociaux.

Il faut remarquer d'emblée que le bassin lémanique constitue un ensemble cohérent et groupé, aux distances intérieures courtes (pour autant qu'on y utilise le bateau). Son arrière-pays est plus ou moins étendu selon les zones, nul derrière Meillerie, vaste et dégagé au nord de Lausanne. Mais surtout, il faut remarquer qu'il est un carrefour européen. Les rives du Léman étaient parcourues, à l'époque romaine déjà, par des axes routiers importants.

A la vérité, ces parcours étaient fréquentés depuis l'époque préhistorique: les travaux ordonnés par les empereurs furent plus des travaux de réfection, de normalisation que de construction sur de nouveaux tracés.

Les deux grandes artères qui se croisent au bord du Léman sont celles des grandes migrations européennes du sud au nord et de l'est à l'ouest. Elles ont été adaptées aux besoins du trafic, de même qu'ont surgi ensuite, au nom de semblables exigences, les voies ferrées; elles furent organisées, elles aussi, selon le même principe et constituèrent ainsi un croisement extrêmement important.

Avant d'en venir aux transports lacustres, permettez-moi de vous entretenir des transports aériens et, en particulier, du radiophare de St-Prex.

Conformément aux règles de l'air internationales, les avions de ligne doivent suivre des "voies aériennes" qui sillonnent le monde entier. Pour faciliter la navigation, ces voies sont balisées par des émetteurs au sol appelés "radiophares". Ainsi le pilote connaît-il sans cesse sa route et sa situation.

Au total, ces entrelacs de communications à longue distance par route, par fer, par air, animent fortement la région du Léman. Il fixe sur ses rives toute une série d'activités en rapport avec ces transports. Il suscite et facilite les contacts à l'intérieur de la région. Cette vocation de carrefour continental contribue donc à l'unité du pays lémanique, à sa consistance, à son identité. Il explique pour une part la volonté des hégémonies ambitionnant le bassin tout entier – rive nord et rive sud. La possession intégrale de l'espace lémanique est souhaitable pour des motifs économiques.

J'ai parlé essentiellement des transports terrestres. Mais il faut parler encore des transports lacustres, parce qu'ils sont évidemment spécifiques du Léman et parce qu'ils ont joué, avec l'avènement du chemin de fer, un rôle primordial.

Transport à longue distance, bien meilleur marché que le transport terrestre. Transport local, celui qui, en tonnage, joue un rôle sans doute plus important.

Transport de marchandises: transport par voie lacustre des matériaux de construction, qui servent à construire Chillon et d'innombrables maisons au bord de notre lac. Provenance des matériaux? Il s'agit des pierres de taille et de la molasse de la région lausannoise, des marbres de Vouvry et, tout près de nous encore, de la fameuse pierre de Meillerie.

Transport des bois par voie lacustre – bois de charpente et bois de feu – aboutissant essentiellement à Lausanne et à Genève (en un port spécial qui a laissé son nom au quartier "La Fusterie"). Transport du blé et du vin. Transport du sel. L'on ignore souvent que le canal Stockalper qui double le Rhône et qui a été creusé patiemment, de 1651 à 1659 par Gaspard Stockalper, servait essentiellement pour le transport du sel.

Il est piquant de noter que ce transport de marchandises eut encore sa vitalité durant le siècle passé, pendant une quarantaine d'années. On se souvient, en effet, des marchés que les bateaux de la CGN chargeaient sur côte savoyarde pour les conduire à Ouchy et à Genève. Et les "Mouches" – les cargos de la CGN – eurent ainsi une activité importante durant ce siècle. Il suffit de lire les rapports éloquentes du Conseil d'administration de la CGN pour se rendre compte des investissements qui furent faits à l'époque pour acheter le "Rhône", le "Mercure", le "Ville-de-Vevey", le "Chablais". Ces investissements furent profitables. Les "Mouches" transportaient, en effet, des dizaines et des dizaines de tonnes chaque année, pendant l'été. En hiver, on les remisait sagement en rade de Genève où on les ancrail par groupe, les transports de marchandises étant, pour l'essentiel, suspendus. C'est de cette pratique, qui exigeait des exploits nautiques considérables, qu'est née l'expression "Va à Piogre ferrer les Mouches!". Piogre c'est Genève – chacun le sait –, ferrer les Mouches consistait à jeter l'ancre et à amarrer solidement ces bateaux pour l'hiver.

Tout cela est devenu de l'histoire. Il y aurait encore beaucoup à dire sur les genres de bateaux qui ont navigué sur notre lac, le fameux naute lémanique, sur les bateliers, sur les ports du Léman qui devinrent marchés, sur le port de Cossonay, port de mer pendant quelques années au milieu du XVIIIe siècle, sur le trafic des voyageurs, sur les flottes de police et de guerre qui fleurirent sur le Léman.

En conclusion de ce chapitre si rapidement traité, je dis que la navigation des personnes et des marchandises a contribué à faire du lac un lien vivant, une grande place d'échanges à travers lesquels se forgent des amitiés entre riverains.

Ma dernière question en ce dernier chapitre sera la suivante: est-ce que cette unité lémanique de fait s'est traduite par une unité politique de droit et de fait?

Réponse: oui, si l'on se réfère à la période qui va débiter du XIIIe siècle à 1536. Cette période correspond, en effet, à la totale domination du bassin lémanique par la Maison de Savoie. Les comtes de Savoie (ducs dès 1416) règnent souverainement sur tout le littoral et son hinterland, l'exception des deux villes épiscopales de Genève et Lausanne étant toute théorique.

Mais avant et après cette période, il n'y a formellement pas d'unité politique dans le bassin lémanique – hormis, je veux bien, les années artificielles de l'éphémère République lémanique.

La pluralité des souverainetés établies simultanément sur le Léman n'a pas été exempte d'antagonismes, de différends, de difficultés. L'existence de deux pavillons distincts, au moins, a contredit l'unité lémanique que la nature définit si normale-ment. Le Léman, lac frontière. Cette réalité s'est opposée à toutes sortes d'intérêts spécifiquement lémaniques.

Ne s'applique-t-elle pas au Léman tout entier, cette excel-lente notation de Guy Pourtalès à propos de Saint-Gingolph: deux villages, deux mairies, deux églises, un seul esprit de clocher?

En publiant dans notre bulletin des extraits de l'exposé présenté le 15 décembre 1975 à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne par Jean-Pascal Delamuraz, alors Syndic de cette ville, le soussigné a tenu à rendre hommage au marin d'eau douce et Pirate d'Ouchy (ne l'oublions pas) qui, alors qu'il était conseiller fédéral, fut le Président d'honneur du centenaire de notre Société en 1985.

A cette évocation, je tiens à ajouter quelques extraits de l'allocution de bienvenue qu'il prononça le 5 juillet 1975 lors de la 90e Fête internationale à Ouchy. Je le considère personnellement comme le testament spirituel de notre ami Jean-Pascal.

* * *

Chers Amis sauveteurs du Léman et d'outre-mer (car, selon la bonne tradition, Saint-Blaise, Neuchâtel et Yverdon sont présents), je vous salue chaleureusement au nom de la Municipalité de Lausanne, cette vaillante équipe de six rameurs et d'un barreur qui se manifeste habituellement dans les eaux de la Palud (Hôtel de ville - ndlr).

Le public connaît les sauveteurs lorsqu'ils sont en fête, lorsqu'ils arborent de beaux maillots blancs, lorsqu'ils pratiquent avec intensité l'art des cantines (sans doute pour combattre les effets de l'eau qu'ils voient trop souvent de trop près).

Mais le public vous voit moins lorsque vous vous débattiez dans une torchonnée de vaudaire et que vous sauvez hommes et bateaux de l'engloutissement. Il vous voit moins parce que, dans ces moments-là, le public est douillettement calfeutré dans les maisons.

Je tiens, pour cela même, à vous rendre hommage et à honorer votre vocation, votre esprit de service, votre exemplaire dévouement humanitaire.

Les autorités politiques que je représente ont mis en place des moyens modernes de sauvetage lacustre et des polices navales parfaitement équipées. Je le dis nettement: cela ne remplace ni ne supprimera jamais les sociétés de sauvetage, pas plus que l'installation d'un poste permanent n'a supprimé le bataillon des sapeurs-pompiers.

Et puis, Messieurs les sauveteurs, j'en appelle à votre rôle préventif ou, plus précisément, à votre rôle éducatif.

Pour que votre exemple contribue à ériger un véritable code d'honneur, spontanément pratiqué par tous les navigateurs, un code qui libérerait enfin nos eaux de ceux qui les empoisonnent – marins de galetas, nouveaux riches et ignorants –, autant de mauvais amateurs sans conscience ni tradition qui, non contents de transformer le Léman en piste de cirque, mettent en danger la vie de leurs passagers subjugués, celle des autres navigateurs et la vôtre. Je vous souhaite de fructueuses activités tout au long de l'année, au service de notre maître admirable et exigeant: le Léman!

Jean-Pascal Delamuraz, Syndic de Lausanne

Pour copie conforme du texte de Jean-Pascal Delamuraz: Benjamin Monachon, Président d'honneur de la SISL.