ARIEL

REMORQUEUR - CARGO LEMANIQUE

et

autres bateaux à vapeurs impliqués

dans le transport des marchandises sur le lac Léman

1850-1880

Alain Kaller

Versoix. Octobre 2019

2ème édition revue et corrigée - novembre 2019

Préface

Cet article a un double objectif : Dans un premier temps, il permet de mettre définitivement un nom sur un bateau à vapeur à roues, présent sur plusieurs photographies anciennes de la fin du XIXe siècle. Ce bateau se nomme *Ariel.*

Dans un second temps, il propose un survol du monde des bateaux à vapeur du Léman, actifs dans le remorquage et le transport des marchandises. Cette approche s'inscrit dans le contexte dynamique et souvent tendu de la seconde moitié du XIXe siècle, qui voit l'arrivée des chemins de fer et le regroupement des compagnies de navigation.

Les principales sources consultées sont les articles et annonces parus dans la presse, les règlements de navigation, la correspondance des compagnies, les rapports annuels de sociétés, quelques photographies anciennes et autres sources iconographiques et manuscrites.

Remerciements

A Monsieur Michel Dehanne, ancien collaborateur scientifique du Centre d'Iconographie de la Bibliothèque de Genève, inspirateur de cet article.

Aux collaborateurs des Archives d'Etat de Genève, du Centre d'Iconographie de la Bibliothèque de Genève et des Archives cantonales vaudoises, pour leur aimable assistance.

Remarque

Les bateaux différents qui ont eu le même nom sont numérotés par l'adjonction d'un chiffre romain après leur nom, selon une convention admise par les recherches antérieures. Exemples: *Guillaume Tell I, Guillaume Tell II*, etc.

Abréviations utilisées dans le texte:

ACV = Archives cantonales vaudoises.
CGN = Compagnie Générale de la Navigation.
GDL = Gazette de Lausanne.
CIG = Centre d'Iconographie de la Bibliothèque de Genève.
JDG = Journal de Genève.
PLM = Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

ARIEL, REMORQUEUR ET CARGO LEMANIQUE.

Il y a quelques années, M. M. Dehanne, ancien collaborateur du Centre d'Iconographie de la Bibliothèque de Genève, érudit d'histoire régionale, me faisait part de sa découverte d'un bateau à vapeur à roues, l'*Ariel.*
Selon lui, ce bateau (Fig. **1** et **2**) avait échappé aux recherches conduites alors par les spécialistes de la navigation lémanique (**1**).
Dans un intéressant article, E. Teysseire mentionne l'*Ariel* dont le service marchandise est remplacé par la barque à vapeur à roues, *L'Industriel* dès, 1876 (**2**).

L'*Arie*l est visible sur deux photographies anciennes du port marchand des Eaux-Vives. (Fig. **1** et fig. **3**).

Fig. 1. Vue partielle de l'*Ariel,* en arrière plan, aux Eaux-Vives. Genève. Photographe inconnu, vers 1875-1880 (CIG. Cote: vg10221).

Fig. 2. Détail de la photographie précédente (CIG. Cote: vg10221).

La seconde photographie, mainte fois publiée, le représente à quai, en entier, en compagnie d'une des deux *mouches* et d'un autre bateau à roues qui n'apparaît que de façon fragmentaire (Fig. **3**).

Ce tirage photographique du port marchand des Eaux-Vives, à Genève, ne permet pas, à première vue, de lire le nom de ce bateau.
Un examen plus attentif d'un tirage de cette photographie, notamment par rétro-éclairage fait apparaître, de manière tout à fait lisible, le nom du bateau sur le tambour (Fig. **5**).

On constate que l'*Ariel* possède sa propre place à quai, signalée par un écriteau portant clairement son nom (Fig. **6**).

Chargement et déchargement se font par une étroite passerelle placée à la poupe. Son pont est chargé de fret en sacs.

Compte-tenu de son lieu d'amarrage, l'*Ariel* devait travailler à la fois comme remorqueur de barques ou/et de gabares et comme cargo. Cette dernière fonction est attestée, par la photographie, car le pont de l'*Ariel* est en cours de chargement ou de déchargement (Fig. **3** et **4**).

Fig. 3. Vue générale, de gauche à droite: une *Mouche* (N°1 ou N°2). L'*Ariel*. A l'extrême droite, la coque d'un autre bateau à roues encore non identifié. Photographe inconnu (Collection privée).

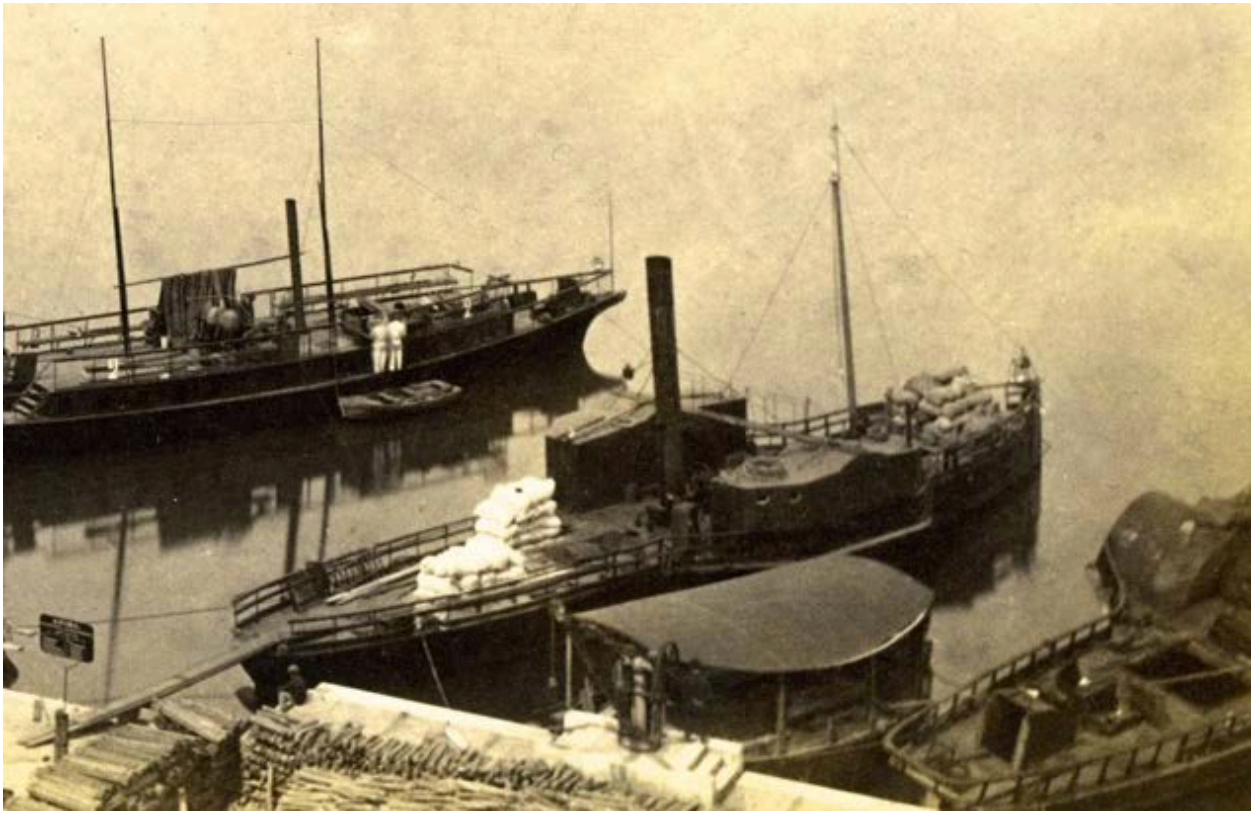


Fig.4. Détail de la précédente photographie montrant l'*Ariel* en entier.

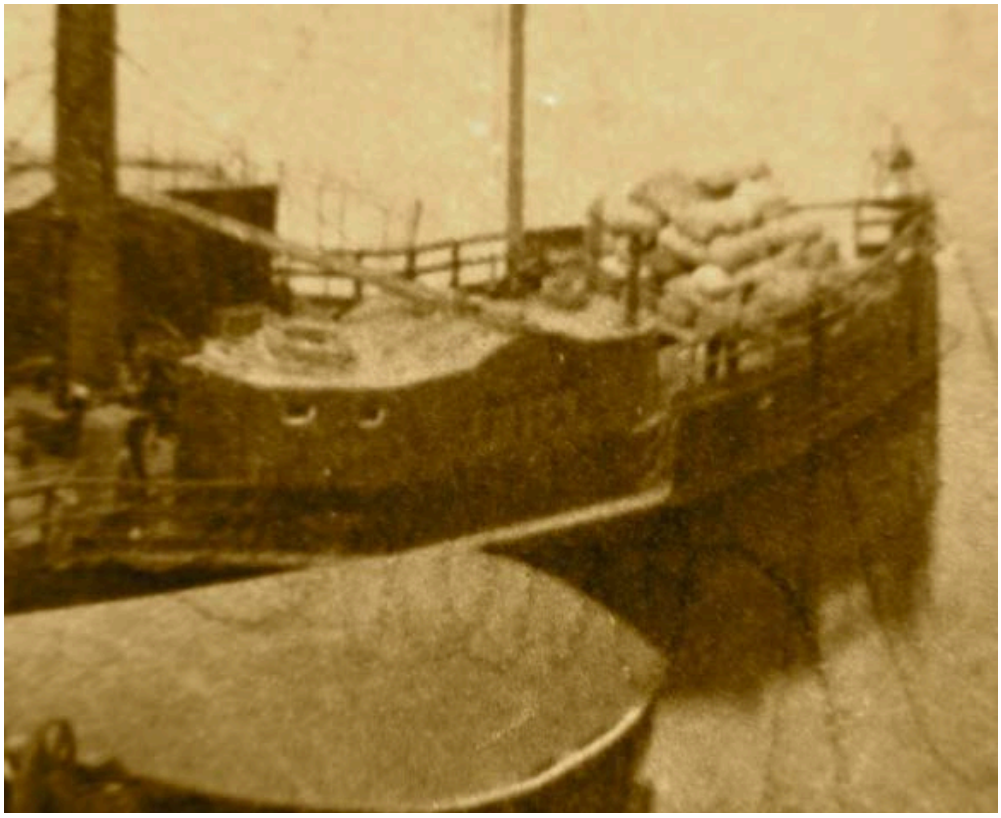


Fig.5. Autre agrandissement de la photographie N°3. Apparition assez lisible du nom *Ariel*, grâce au rétro-éclairage du tirage argentique.

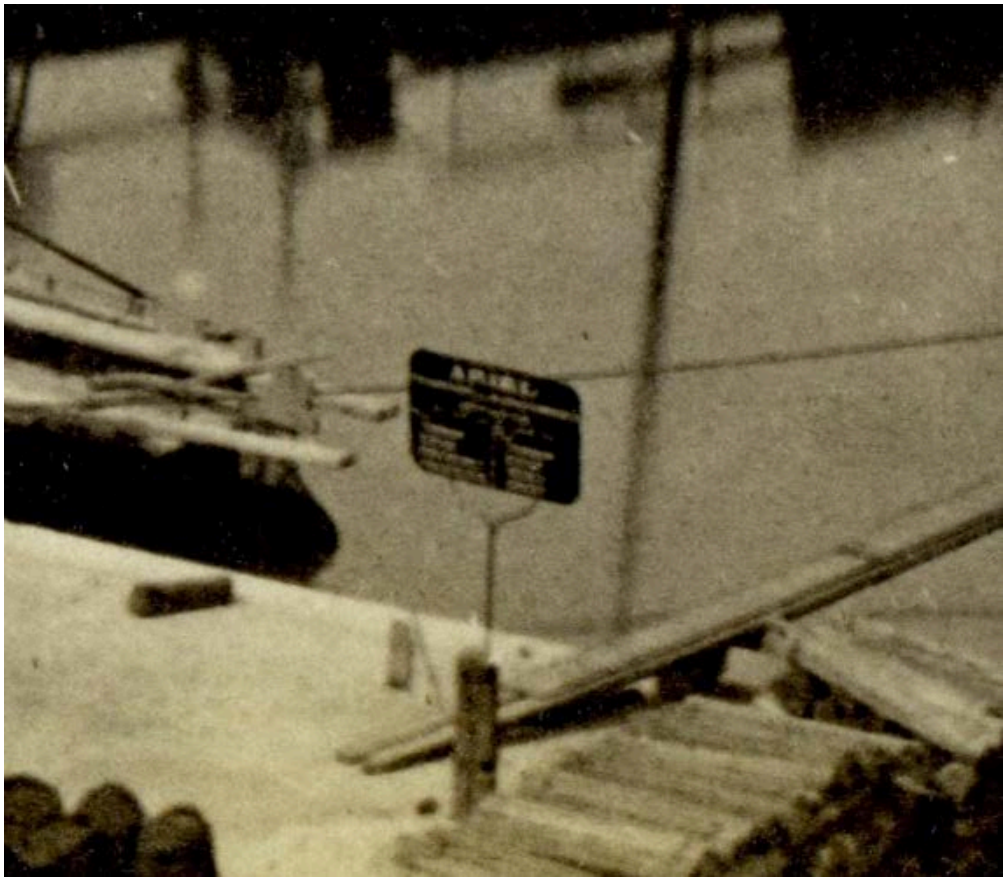


Fig.6. Détail de la photographie N°3. Ecriteau portant le nom *Ariel.*

L'existence de *l'Ariel* est confirmée par plusieurs annonces de mise en vente de ce bateau, parues dans le Journal de Genève (JDG) et dans la Gazette de Lausanne (GDL). On découvre qu'il y avait même deux *Ariel,* l'un à roues, l'autre à hélice.

Le samedi 8 juillet 1876, l'*Ariel* est mis en vente à Genève en l'étude de Me Gampert, notaire. Il s'agit de la liquidation de la société A. Fillon et Ménestrier, dont le nommé J. Scherer est liquidateur (JDG. 28 juin et 5, 6, 7 juillet 8 juillet 1876). D'après la minute de la vente, qui se fait "à la chandelle", selon les usages de l'époque, Monsieur Marc Jomini, établi à Ouchy, mandaté par la Société Veuve Brandt et fils, est le seul enchérisseur. Il emporte la mise pour 13'050 francs. Il est spécifié sur l'acte, que le bâtiment se trouve au Port des Eaux-Vives et qu'il est vendu "avec tous ses accessoires et agrès" (Fig. **7**).

Seize mois plus tard, soit le samedi 15 décembre 1877, suite à la faillite "Veuve Brandt", l'*Ariel* est remis en vente à Morges sous le nom d'*Ariel N°1*, en compagnie d'un autre "remorqueur" à hélice, nommé *Ariel N°2* (JDG. 28 novembre1877). On ne sait s'ils ont trouvé preneur. En voici les descriptions, telles qu'elles figurent dans l'annonce du Journal de Genève du 28 novembre 1877:

"...Ariel N°1: " Bateau remorqueur Ariel N°1, à roues, machine de la force de 25 chevaux, à un seul cylindre; taxé 8000 francs".

Ariel N°2: " Bateau de promenade, utilisé aussi comme remorqueur, Ariel N°2, à hélice, machine à haute pression; taxé 10'000 francs...".

A ce stade des recherches, on ne dispose pas de plus de détails. Rien, non plus, sur le destin de ces bateaux.

VENTE
aux enchères publiques
DU BATEAU A VAPEUR
L'ARIEL

Samedi 8 juillet 1876, à 10 heures du matin, en l'*étude de Me* **Gampert,** *notaire à Genève,* rue de la Cité, n° 20, aura lieu la vente aux enchères publiques du remorqueur l'" **Ariel** ", dépendant de la liquidation *Fillion & Ménestrier*. Ce bateau, qui est actuellement amarré dans le port des Eaux-Vives, à Genève, sera vendu avec tous ses accessoires et agrès.

Mise à prix : 13,000 francs.

S'adresser, pour visiter le bateau, à M. **A. Fillion**, *quai Pierre-Fatio, 8.* Pour tous renseignements, à Me **Gampert**, dépositaire du cahier des charges, ou au soussigné, liquidateur de la Société *A. Fillion & Ménestrier.* 5105x

J. SCHÉRER, *Corraterie, 21, Cité, 18, Genève.*

Fig. 7. Annonce du *Journal de Genèv*e des 28 juin et 5, 6, 7 juillet 8 juillet 1876.

Le monde des remorqueurs et du transport de marchandises. 1850-1900.

L'identification formelle de l'*Ariel N°1* nous fait entrer dans un domaine de la navigation intérieure moins connu et moins décrit que celui des prestigieux bateaux à vapeur touristiques. Les bateaux à vapeur de travail restent encore dans l'ombre. Les sources font surtout mention des remorqueurs à roues. D'autres vapeurs à hélice, de plus faible tonnage, sont rarement cités. Ils n'ont laissé que des traces fugaces. La photographie ancienne révèle parfois une embarcation encore inconnue.

Sur les lacs et les cours d'eau, ils sont le plus souvent destinés au remorquage de gabares, barques et chalands. Ils sont donc intimement liés au transport des marchandises. On verra que ce n'est pas là, leur seul rôle. Leur apparition est contemporaine des débuts de la navigation à vapeur.

Le premier remorqueur sur le Léman est lancé en 1826. C'est le troisième bateau à vapeur présent sur ce lac. Il porte le non de *Léman ou Léman Remorqueur*, afin de le distinguer de son homonyme, l'autre *Léman* ou *Léman Vaudois,* lancé cinq mois plus tard. Il ne connut pas le succès escompté. Les bateliers des barques à voiles préfèrent s'en remettre aux airs qui eux, sont gratuits !
Le *Léman Remorqueur* fut mis hors service à peine un an plus tard. Il fut liquidé en 1829. On ignore si sa machine fut utilisée à d'autres fins.

Moins d'une décennie avant l'achèvement des principaux axes du réseau ferré en Suisse occidentale, plusieurs remorqueurs apparaissent à nouveau. La presse locale se fait l'écho de leur présence. En voici quelques exemples:

La barque l'*Industriel*, lancée en 1855 n'est pas, à proprement dit, un remorqueur. C'est une barque du Léman motorisée, sorte de bateau hybride, à voile et à vapeur. Son histoire est bien décrite dans l'article déjà cité (**2**). La Société des Barques à vapeur qui l'exploite propose deux courses par semaine au départ de Genève, dès avril 1855 ; de Genève au Bouveret et de Genève à Morges par la côte suisse. (Nouvelliste Vaudois. 3 avril et JDG des 1, 4, 8 avril 1855, etc.). Elle reprendra le service de l'*Ariel*, après la première vente de ce dernier, en 1876.

Le chantier d'Ouchy, peu après le lancement de l'*Hirondelle*, en 1855, est occupé par la construction "...d'un bateau à vapeur remorqueur pour les marchandises, lequel pourra effectuer ...un service journalier pour les différents ports du lac, dont l'importance réclamait depuis longtemps cette amélioration. Nos barques à voile ne seront donc plus tributaires de l'inconstance des vents, qui les retiennent souvent très longtemps dans le même port..." Son nom n'est pas indiqué (JDG. 2 novembre 1855). Il pourrait s'agir du *Neptune.*

Un nouveau remorqueur à vapeur, le *Mercure I*, construit sous la direction de MM Escher-Wyss est lancé au chantier de Morges, le 24 septembre 1859.
(GDL. 22 septembre1859).

La Compagnie des Remorqueurs sur le lac Léman offre des "transports accélérés au départ de Genève, deux fois par semaine, les mercredi et samedi. Deux gabares, le *Jura* et le *Simplon* ainsi que les barques la *Méduse* et la *Messagère*, à la remorque du *Mercure* reçoivent les marchandises dans le port de Genève" Les lettres de voiture sont établies par la maison Jolimay et Cie. Grand Quai. (JDG: 23 et 27 octobre 1859).

Dans notre région, le chemin de fer de Lyon à Genève est inauguré en 1858. Il met la Suisse Occidentale en relation directe avec l'axe Rhodanien. Désormais, le seuil jurassien peut être franchi sans la rupture de charge imposée à la navigation ancienne par les Pertes du Rhône.

Bientôt, les lignes Morges-Yverdon, Morges-Lausanne et Lausanne-Villeneuve (1854-1861) sont achevées par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest-Suisse.
Le prolongement des lignes du Simplon et du Chablais se poursuit.
Sur le plateau, l'Ouest-Suisse est bientôt connecté aux autres réseaux ferroviaires de la Suisse centrale et orientale.

En Suisse, les bateaux à vapeur contribuent largement au développement touristique. (**3**). La navigation à vapeur n'y est pas supplantée par le rail. Elle demeure, jusqu'à ce jour, un acteur essentiel de l'industrie touristique.

Les bateaux à vapeurs à pont ras, dès leurs débuts, remplissent, cette double fonction de pouvoir transporter à la fois voyageurs et marchandises.
L'apparition plus tard, des bateaux-salons est un corollaire de la navigation touristique. Sur de nombreux lacs, afin d'assurer le confort de leur clientèle, les anciens bateaux à pont ras sont peu à peu transformés par l'adjonction de salons et de ponts couverts. Dès les années 1870, les compagnies commandent des unités neuves à ponts multiples, conçues avant tout pour le tourisme.

Chemins de fer et navigation

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, plusieurs sociétés de transport fluvial ou lacustre, en Suisse comme à l'étranger, sont mises en difficulté par l'arrivée des chemins de fer. Ils desservent désormais le coeur même des villes.

L'achèvement progressif du réseau ferré absorbe la plus grande part du trafic. Les entreprises de navigation ne peuvent lutter et doivent s'adapter. Pour reprendre les propres termes de F. Rivet, à propos de la navigation sur le Rhône français, dans la seconde moitié du XIXe siècle (**4**) :

"La lutte entre le chemin de fer et la navigation à vapeur n'est de même, pas égale. En pareil cas, il ne s'agit pas de concurrence, mais de substitution."

Naturellement, les volumes transportés sur l'axe Rhône-Saône sont considérables (compte tenu notamment des besoins de l'industrie textile lyonnaise en plein essor). Cet axe est d'ailleurs, depuis l'époque néolithique, l'une des principales artères de circulation des biens et des hommes. Les entreprises actives dans le transport fluvial devront souvent s'associer aux chemins de fer ou être absorbées.

Et en Suisse ?

Le transport fluvial et lacustre perdure malgré tout sur les eaux suisses. Cela s'opère parfois en collaboration ou plutôt en complémentarité avec les compagnies de chemin de fer pour différentes raisons.

Des raisons topographiques: L'accès à certaines localités riveraines est parfois difficile. La navigation à vapeur fut utile sur les itinéraires que le chemin de fer ne dessert pas encore ou ne desservira jamais. Voici quelques exemples:

A Lucerne, dans l'ancienne gare du Central-Bahn, les marchandises sont transbordées du train au bateau. Une voie ferrée conduit les wagons jusqu'au débarcadère où le fret est embarqué sur les deux vapeurs de la compagnie (Fig. **8**)

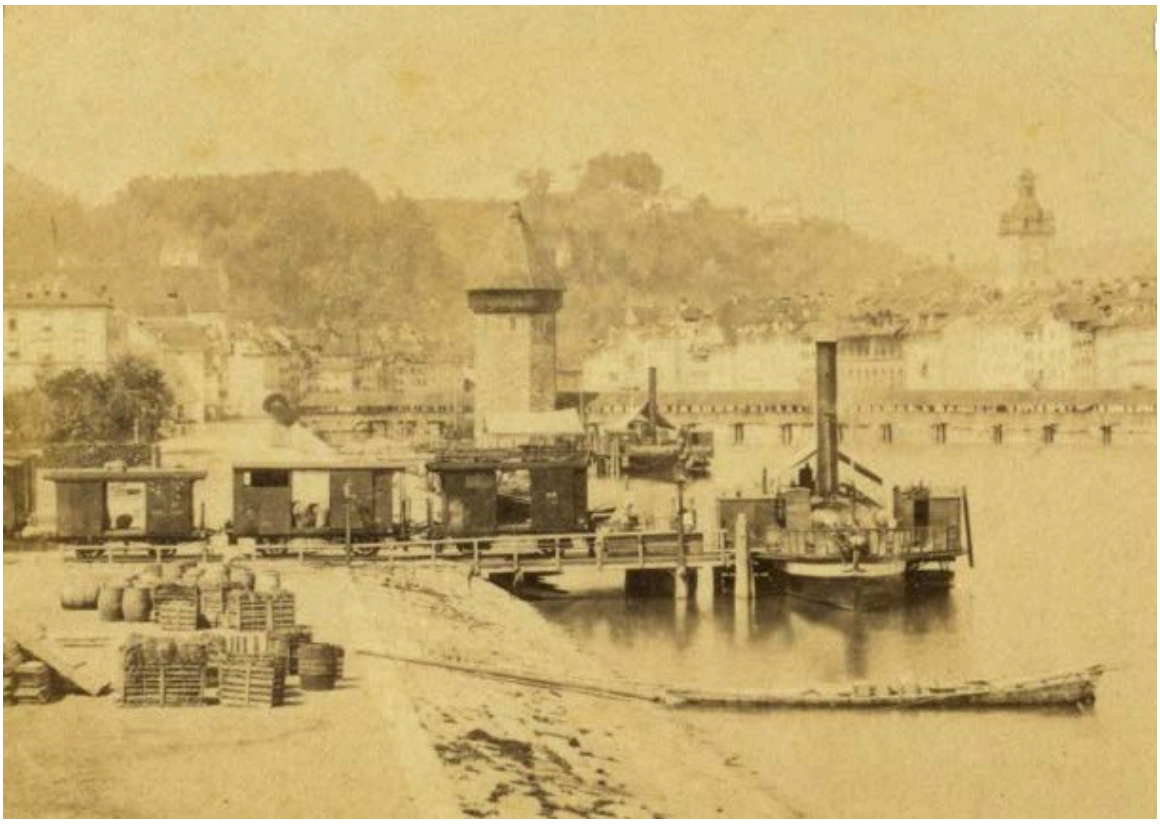


Fig. 8. Lucerne.Wagons couverts du Central-Bahn et débarcadère de chargement de leur bateaux *Stadt Mailand (?)* et *Stadt Basel (?)*, vers 1870. Photographie Braun. Dornach. (Collection privée).

Cela illustre la complémentarité pour un temps, entre chemin de fer et navigation.

A Genève, Nidau, Soleure et Bâle, des agences organisent le "roulage" d'un bout à l'autre de la Suisse :

"Notre entreprise portera le titre de : *Service général de transport suisse.* Elle emploiera les bateaux à vapeur de la Société du Rhône, les chemins de fer de l'Ouest, le Central, le Nord-Est, ainsi que les remorqueurs sur les lacs de Neuchâtel et de Bienne " (Annexe III).
La société a son agence à Nidau, son représentant à Genève est Ch. Renevier, Place du Port (JDG. 9 parutions publicitaires, en avril 1857).

L'achèvement du réseau ferré de l'Ouest-Suisse aura raison de cette activité (**5**).

Sur le lac de Constance, une flotte importante est engagée dans le transport des marchandises:

"...il suffit de savoir qu'actuellement il circule sur le Lac de Constance 25 bateaux à vapeur, 21 remorqueurs...dans ce chiffre total, la Suisse est représentée par 10 bateaux à vapeur, 5 remorqueurs, et 30 bateaux à voile..." (GDL. 20 décembre1867).

L'article parait dans le cadre d'une convention sur la navigation entre les états riverains (Suisse, Autriche, Wurtemberg, Bavière, Bade). Les volumes transportés qui sont indiqués dans l'article semblent particulièrement élevés : 9.820'000 quintaux métriques de marchandises et 212'000 personnes ont été transportées en 1867 (1 quintal métrique = 100kg). (JDG. 6 octobre 1868).

La complémentarité entre rail et navigation ira bien plus loin encore, sur ce même lac et sur le lac des Quatre Cantons avec l'établissement de ferry-boats.

Mais qu'en est-il du transport des marchandises sur le lac Léman ?

Dans la première partie du XIXe siècle, le transport de marchandises sur le Léman se faisait essentiellement à la voile. C'était avant tout un trafic local, interne au bassin lémanique. Quelques produits étaient destinés au marché international (vins, fromages, par exemple). Ils étaient acheminés par le roulage qui empruntait les voies terrestres, lacustres et fluviales. Barques et autres cochères assuraient le transport des biens et à l'occasion des voyageurs.

Les entrepreneurs du chemin de fer espéraient l'afflux d'une circulation internationale. La traversée des Alpes par le Valais et le Simplon devait ouvrir un axe transcontinental, qui, via l'Italie du Nord, la Méditerranée et le Canal de Suez (1854-1869), mettrait en relation l'Occident et l'Extrême-Orient. Genève deviendrait une nouvelle métropole de ce commerce et un "entrepôt de l'Orient"; le Bouveret serait le nouveau "Port-Saïd helvétique" ! Telles étaient les ambitions conquérantes des promoteurs du rail.

Dans ce contexte si prometteur, les compagnies de bateaux à vapeurs espèrent tirer de grands profits de l'arrivée des chemins de fer.

Après l'achèvement du réseau ferré sur la rive nord du Léman (1861) et la liquidation définitive de la Compagnie de la Ligne d'Italie (1874), les promesses d'un trafic international d'ampleur par le lac furent oubliées. A cela s'ajoute l'ouverture du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis (1871), qui par la Savoie, met en relation Paris et Gènes par le rail, 35 ans avant l'ouverture du Tunnel du Simplon (1906).

Avec l'arrivée des chemins de fer, les compagnies de navigation, qui déjà se livraient une concurrence acharnée, durent faire face à la concurrence du rail. Mais avant la finalisation du réseau de l'Ouest-Suisse, en particulier dès l'arrivée du chemin de fer à Morges (1855), elles prirent le relais et firent, pour un temps, d'excellentes affaires, compte-tenu du nombre croissant de voyageurs et des forts volumes de marchandises arrivant dans ce port.

Ouest-Suisse et Sociétés de Navigation à vapeur. Association et assimilation.

La Société de navigation à vapeur sur le lac Léman (ou Société des Rhône) nouvellement fondée (1855), reprend le trafic de passagers et de marchandises à l'aide de ses bateaux: Le *Rhône I*, capacité 300 passagers (avril 1856), Le *Rhône II*, 450 passagers (juin 1857). A ces derniers, s'ajoutent la *Dranse,* (début 1859*)*, quatre barques et quatre gabares (Annexe II). La société assure le service de correspondance des voyageurs et des marchandises entre Morges, Genève, Vevey et Villeneuve dans l'attente de l'achèvement de la ligne. Le principal actionnaire n'est autre que l'Ouest-Suisse, qui, d'ailleurs, rachètera la société. La *Dranse*, petite unité souvent décrite comme remorqueur assurait un service voyageurs et marchandises, de Genève à Evian par la rive gauche, dès le début de 1859.

A Morges, une voie de chemin de fer relie la gare au port (**6**). Morges est, pour un temps, la plaque tournante du trafic des marchandises et des voyageurs entre les villes lémaniques, et au delà, en direction de Lyon et vers Yverdon, Neuchâtel, l'Aar, Soleure... Futur axe "rapide", du Rhône au Rhin. (Fig. **9**).

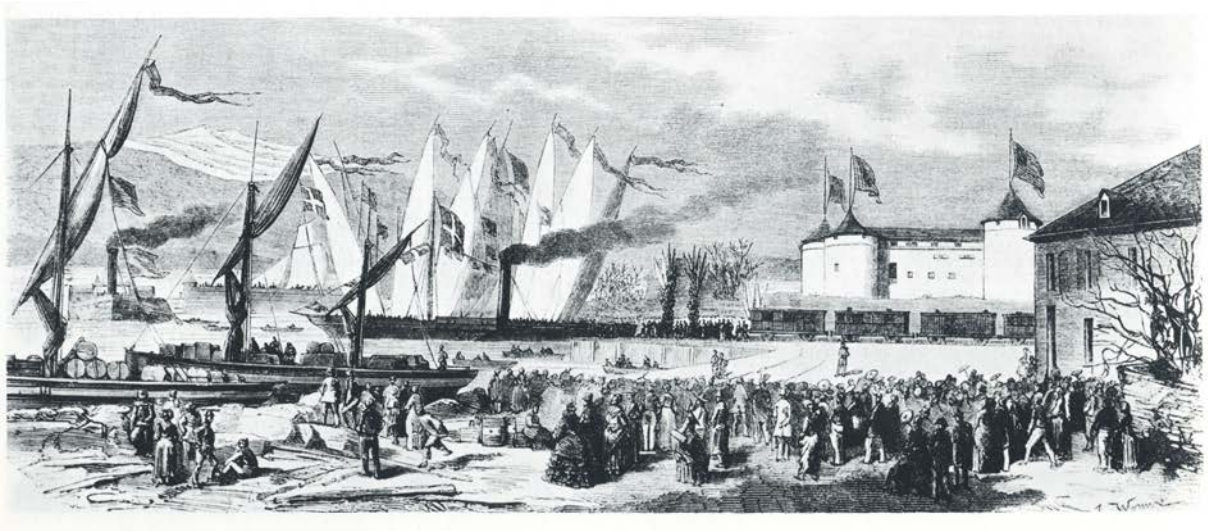


Fig.9. Morges. Inauguration de la Ligne Genève-Lausanne. Article d'Edmond TENIER, dans *L'Illustration*. 24 avril 1858.

Les correspondances entre diligences, chemins de fer et navigation, imposées à l'horaire, par l'Administration fédérale des Postes, sont encore assez aléatoires, comme en témoignent les plaintes des voyageurs (Annexe I).

La Société des Rhône assura également pour l'Ouest-Suisse, un service régulier de gabares (Annexe II) entre Morges et Villeneuve jusqu'à l'achèvement de la ligne (1861). Les remorquages étaient-ils effectués par l'énigmatique *Neptune* ? (Le *Mercure I* étant au service de la concurrence: la Compagnie de la Ligne d'Italie).

L'ouverture de la section Lausanne-Villeneuve conduit l'Ouest-Suisse à résilier la convention du 25 mars 1858 qui la liait à la Société des Rhône. Ainsi lit-on, dans le rapport du Conseil d'administration destiné aux actionnaires (Lausanne, 20 juin1861) :

"Appelés à exploiter le littoral du lac, de Genève à Villeneuve, nous devions, d'une part, en prévision de la concurrence possible des bateaux à vapeur, nous mettre en mesure de combattre cette concurrence sur son propre élément, et, d'autre part, par un service combiné de traversées d'Evian et Thonon, sur Morges et Lausanne, les deux stations qui sont placées au centre de notre réseau, chercher à amener sur nos rails le mouvement de la côte opposée. Dans ce double but, nous nous sommes assurés la possession des deux Rhône (**7**).
Nous serons ainsi en mesure de soutenir la concurrence avec les autres bateaux, si elle venait à se manifester d'une manière hostile..."

Cette volonté de capter le transport des voyageurs et des marchandises et de neutraliser la concurrence est clairement affichée par la compagnie ferroviaire.
Elle exploitera ces bateaux, de 1861 à 1865, avant de louer Les *Rhône* à la Société de l'Helvétie pour cinq ans. Elle vendit ensuite les *Rhône* à la Société des Bateaux à Vapeur Réunis et la *Dranse* à un certain F.Lugrin de Genève.

La Société Anonyme du Bateau à Vapeur l'Aigle, face à la concurrence de l'Ouest-Suisse, a vendu son bateau *Aigle II* à la Compagnie de chemins de fer de la Ligne d'Italie, en 1860.

Complémentarité entre rail et navigation, mais sans commune mesure avec celle que nous venons de décrire: Seize ans après l'achèvement de la ligne de chemin de fer sur la côte suisse, le funiculaire Lausanne-Ouchy achemine, depuis la gare de Lausanne, les wagons du Jura-Simplon jusqu'au port d'Ouchy, dès 1877 (Fig. **10**). Un autre embranchement dessert même le nouveau chantier naval de la CGN. Le port marchand d'Ouchy sera actif jusqu'aux alentours de 1960. (**8**).

Fig.10. Déchargement de fret depuis une barque vers un wagon couvert du chemin de fer Jura-Simplon. Un petit vapeur à hélice rangé sur babord avant de la barque, servait peut-être de remorqueur pour les manoeuvres portuaires, voire pour des traversées par manque de vent. Photographe inconnu, entre 1890 et 1902. (Collection privée.)

Le déclin.

Peu après la fin des travaux de la ligne en direction de Genève, on peut lire dans la presse :

Le 15 mai 1860, le "...matériel provenant des travaux du chemin de fer Morges-Versoix..." (Ouest-Suisse) est mis en vente à Ouchy. Ce matériel comprend, outre "...deux petites machines locomotives...", d'énormes quantités d'outillage, de matériaux de construction, de véhicules et " Un petit bateau à vapeur pouvant servir de remorqueur ou de bateau d'agrément..." (JDG. 11 mai 1860).

Le *Neptune* est mis en vente à Lutry, en décembre 1861. "Ce bateau qui a fait le service de remorqueur sur le lac Léman de 1857 à 1859 " Il participa à la construction de la ligne de l'Ouest-Suisse. (JDG. 3, 6,15, 20 décembre 1861).

La Compagnie du chemin de fer de la ligne d'Italie fait faillite et son matériel est mis en vente à Genève par mise publique, le 23 juillet 1866. Cela inclut le remorqueur à roues *Mercure I* et ses gabares :

Outre les 64 km de voie ferrée "...allant du Bouveret à Sion...avec le matériel d'exploitation et accessoires...Trois bateaux à vapeur avec sept bateaux-remorqueurs et barques sur le lac de Genève" (GDL. 24 mai 1866).

Remorqueurs, petits vapeurs ont participé à la construction des lignes de chemin de fer. Ils ont tracté gabares et barques et transporté matériels et matériaux, pour la Ligne d'Italie et pour l'Ouest-Suisse. Les bateaux à vapeur de travail contribuèrent ainsi à l'établissement d'un moyen de transport nouveau qui causera en partie leur déclin.

La navigation à vapeur en général, a pris en charge massivement fret, voyageurs, courrier postal, entre 1855 et 1861. Des conventions tarifaires furent même signées entre la navigation et le rail.

Le tableau n'est pas si noir. Passée la fièvre de la construction des voies ferrées, le transport lacustre régional, principalement de marchandises pondéreuses, demeure important sur le Léman. Il n'a pas été supplanté par le rail. L'activité des barques en témoigne, jusqu'au tournant du siècle. Le bois de chauffage, Le bois brut ou travaillé (poutres, planches, échalas), la pierre destinée à la construction, le sable et les graviers de l'embouchure du Rhône, les tuiles, constituent l'essentiel du tonnage, jusqu'au début du XXe siècle. En 1902, la flotte de voiliers de charge compterait encore 31 barques et 22 bricks. Des chantiers de Locum sont encore lancés onze bâtiments après 1895 **(9)**. Les carrières de Meillerie sont situées directement au bord du lac. Cela facilite le chargement. Le déchargement peut se faire directement dans les ports riverains réaménagés dès le milieu du siècle, pour mieux les recevoir. Le transport des pierres reste suffisamment rentable, pour quelques temps encore. Villes et bourgades riveraines, en plein essor dans la seconde moitié du 19e siècle s'y approvisionnent largement. Le développement de l'usage du béton dans la construction, dans le dernier quart du XIXe siècle, conduira au déclin progressif de la demande de pierre. Il en va de même pour le bois de chauffage qui est graduellement remplacé par le charbon.

Durant plus d'une décennie après l'achèvement du réseau de l'Ouest-Suisse (et la cession de ses bateaux), le transport à vapeur par remorquage perdure bel et bien. (Notamment par la Compagnie des Remorqueurs sur lac Léman qui exploite le remorqueur *Mercure I* et des gabares en fer, depuis mai 1859). Plusieurs peintures de F. Bocion (fig.13, 14,15) montrent le *Mercure I* encore actif vers 1865. La présence de gabares chargées, et donc en service, sur quelques photographies anciennes des années 1870-1880, confirme même que cette activité s'est poursuivie dans cette dernière période. (Annexe II).

A cela s'ajoute un fait important: le Chemin de fer du PLM ne desservira que bien plus tard la rive savoyarde du Léman (1880-1886). La voie lacustre reste donc essentielle à l'acheminement de biens, en direction et en provenance de cette région.

A l'heure unifiée des chemins de fer, le temps compte plus que jamais: la prise en remorque des barques encalminées devenait parfois nécessaire, même si les frais de remorquage étaient à déduire du montant du voyage.

Faute d'airs ou par vents contraires, le recours au remorquage permettait de gagner du temps, de multiplier les voyages, de tenir d'éventuels délais de livraison. Les seules alternatives étaient d'attendre des conditions favorables, de haler les barques "à la maille" ou de les prendre en remorque à la force des rames.

Les sociétés de navigation et de remorquage créées vers le milieu du siècle pensaient répondre à une demande durable. En particulier au moment où certains itinéraires ne sont pas encore desservis par les chemins de fer. Pas moins de huit bateaux à vapeur, sans compter les remorqueurs, sont lancés sur le Léman dans les années 1850-1860 !

Il n'était pas aisé non plus, en l'absence d'une politique nationale claire des transports, de se projeter dans l'avenir. La construction des chemins de fer et la création de compagnies de navigation sont le fruit d'initiatives privées, de la part d'individus, de collectivités, de banquiers suisses et étrangers.

La jeune Confédération avait bien chargé deux ingénieurs anglais de renom, Stephenson et Swinburne de conduire une étude sur l'établissement des chemins de fer en Suisse (1849). La réalisation d'un plan global de développement financé par la Confédération et les cantons se heurta à de vives résistances cantonales. A cela s'ajoute, en Suisse, la crainte d'un effet excessivement centralisateur des chemins de fer. La souveraineté cantonale reste très forte. Ce sont les cantons qui attribuent les concessions ferroviaires (Loi fédérale du 28 juillet 1852).

La nouvelle loi fédérale de février 1872, concernant l'établissement des chemins de fer, marquera une volonté politique d'harmonisation et de participation de la part de la Confédération (Entre autres, pour des raisons politiques et stratégiques).

Le lancement des premiers bateaux à vapeur sur le lac Léman s'est opéré, comme partout, dans une atmosphère frénétique. Après quelques années d'exploitation rémunératrices, les sociétés de bateaux à vapeur se multiplient sur le Léman et sur de nombreux lacs. Le climat est souvent conflictuel: concurrence entre compagnies, entre villes ou cantons, concurrence pour la vitesse, les tarifs; conflits autour de l'accès aux débarcadères, etc. Pour mettre fin à ces tensions partisanes et rationnaliser l'exploitation, à l'instar des compagnies de chemin de fer, plusieurs sociétés de navigation ne tardent pas à fusionner. Ces regroupements aboutissent à la création de la CGN, en 1873.

La navigation à vapeur est par ailleurs moins soumise que les chemins de fer aux contraintes des concessions, des expropriations, des énormes coûts d'infrastructures qui exigent de trouver des financements d'une très grande ampleur. Le rôle de l'actionnariat étranger, le jeu délétère de la haute finance internationale furent moins contraignants pour la navigation. Ceci explique peut-être en partie pourquoi tant de compagnies virent le jour. Le financement était plus local, pour bon nombre d'entre elles.

Pour autant, des contraintes lourdes pèsent tout de même sur l'exploitation des bateaux à vapeur. La navigation est très tôt régie par des lois strictes. La sécurité en est la principale raison: règlements, permis de navigation, brevets de pilotes, inspections annuelles par les autorités des polices cantonales, sardes ou préfectorales (en France, dès 1860). Les bateaux, et surtout leurs chaudières, doivent être contrôlées périodiquement. Quelques accidents spectaculaires, souvent décrits, justifient cette rigueur. Ces contraintes engendrent naturellement des coûts pour les compagnies.

Compte-tenu de l'arrivée tardive du chemin de fer en Suisse (et encore plus tardive sur la côte française), quelques entrepreneurs ont misé sur les remorqueurs et sur la navigation à vapeur en général, dans un contexte de forte croissance des flux des marchandises et des hommes. L'établissement du rail eut finalement raison des promesses de profits durables. Les compagnies de navigation, dont les ambitions initiales étaient de capter, en plus du transport des voyageurs, un volume de fret international, durent s'accommoder d'un trafic régional. Sur le Léman, comme sur les Lacs Jurassiens, "l'âge d'or: 1850-1860", pour reprendre les termes de M. Schlup, fut de courte durée **(10)**.

Ajoutons que les remorqueurs, embarcations polyvalentes, rendirent également bien des services :

Ils sont parfois impliqués dans des sauvetages ou des tentatives de renflouage :

- Sauvetage de la barque l'*Orange,* de Meillerie, par le *Mercure I*, propriété de Ligne d'Italie, en octobre 1863 (GDL 23 octobre 1863).

- Sauvetage par le *Mercure I*, de passagers tombés à l'eau, au moment de monter sur le *Simplon I*, suite à l'effondrement du débarcadère d'Anières, le 27 mai 1866 (JDG. 29 mai 1866).

- Sauvetage, par forte vaudaire, de l'équipage d'une cochère entre Vevey et le Bouveret, par le *Mercure I*, le 13 novembre 1873 (GDL.15 novembre 1873).

- Tentative vaine de renflouage de l'*Hirondelle,* échouée le 10 juin 1862, sur la Becque de Peilz, par le *Mercure I*.

Quant à leur utilisation dans les manoeuvres portuaires, elle fut sans doute occasionnelle. (A Genève, le courant de la rade exigeait parfois leur appui). Cette tâche peut aussi être confiée à de plus petits bateaux à vapeur ou aux bateliers eux-mêmes, qui remorquent à la rame leur barque à l'aide de leur "naviot".

Le déclin des petites sociétés. 1870-1886

A la concurrence écrasante du rail, s'ajoutent les regroupements graduels des compagnies de navigation qui aboutissent, en 1873, à la création de la CGN. Les petites sociétés lémaniques et les individus propriétaires de petites unités, remorqueurs et autres bateaux à vapeurs convertis au transport des marchandises tenteront de s'entendre avec les chemins de fer et plus tard, avec la CGN (dès 1873), avec un succès souvent limité. Il faut ajouter que les entreprises de navigation (pour le transport de passagers) offrent depuis longtemps déjà à leurs clients, la prise en charge en partie gratuite, de marchandises peu volumineuses. (**Fig. 11**).

BATEAUX A VAPEUR

SUR LE LAC LÉMAN.

RÈGLEMENT
POUR LES MARCHANDISES.

1° L'Administration ne garantit pas la perte ou l'avarie des colis de marchandises et effets qui sont expédiés ou transportés par les Bateaux à vapeur.

2° Les colis d'un poids excédant **cent livres**, *poids fédéral*, ou d'une dimension plus forte que **trois pieds de côté**, ne seront pas reçus sur le bâtiment; seront refusés de même tous les colis dont l'odeur ou l'aspect seraient désagréables.

3° Aucune marchandise ne sera reçue sur le bâtiment sans être accompagnée d'une lettre de voiture indiquant son poids.

4° Il est alloué à chaque voyageur le transport gratuit de **soixante livres** de ses propres effets; le surplus, s'il y en a, se paie au tarif de la marchandise, et s'ajoute au prix des places.

Prix du transport des marchandises pour chaque colis.

	DE 10 A 30 LIVR.	DE 31 A 60 LIVR.	DE 61 A 100 LIVR.
De Genève à Coppet . .	» fr. 70 c.	» fr. 80 c.	1 fr. » c.
» Nyon. . .			
» Rolle . . .			
» Morges . .	» 80	1 »	1 20
» Ouchy . .			
» Vevey . .	1 »	1 20	1 40
» Villeneuve.			

Toute marchandise partant de Genève doit être affranchie, et remise la veille de son départ au bureau de l'Administration, ou au Capitaine deux heures avant le départ.

GENÈVE. — IMPRIMERIE F. RAMBOZ ET Cie.

Fig.11. Tarif des marchandises pour les colis en sus des 30 livres gratuites allouées à chaque voyageur. Vers 1855 ? (Archive Meystre. ACV. Cote: 246 A 88)

Un certain Henry, avocat de Nyon, propose, en 1874, sa collaboration à la CGN pour le transport des marchandises "de petite vitesse". William Henry est propriétaire d'un petit remorqueur. La CGN n'entrera pas en matière, comme le montre la correspondance de la compagnie (**11**).

Les années 1860-1890 sont marquées par le déclin progressif des petits entrepreneurs de transport lacustre à vapeur. Comme on l'a vu, un service régulier de transport de marchandises et sans doute de remorquage, à partir de Genève vers le Haut-Lac, subsiste jusqu'à la fin des années 1870. La Compagnie des Remorqueurs sur le lac Léman est active dès 1859, à l'aide du *Mercure I*, puis l'*Ariel I jusqu'en 1876* (on ignore s'il fut exploité quelques mois par la société Veuve Brandt de Morges qui le racheta) et aussi par la barque à vapeur *l'Industriel* jusqu'en 1879...

L'exemple, enfin, de la Compagnie Veveysanne de Navigation, créée en 1885, est éclairant. Après quelques tentatives d'exploitation peu fructueuses des trois bateaux qu'elle a racheté à La Société Genevoise des Mouches pour transporter des voyageurs, de Vevey à Evian et en direction de Montreux et du Bouveret, la société veveysanne se reconvertira sans plus de succès au transport de marchandises "de petite vitesse". Elle charge encore de l' "épicerie" pour Vevey et Villeneuve. (**12**). Après un procès perdu contre la CGN et contre un agent d'affaire, elle fut dissoute en 1886.

Les mouches seront ensuite rachetées par la CGN (en 1888). Elle transforma les *Mouche N°1* et *N°2* en bateaux de transport des marchandises "de petite vitesse". La première fut rebaptisée *Abeille* (Fig.12), la seconde *Ville-d' Evian.* Ces unités, qui n'étaient pas initialement prévues pour le transport, même transformées, chargeaient péniblement plus de 20 tonnes et exigeaient un équipage de 5 hommes...

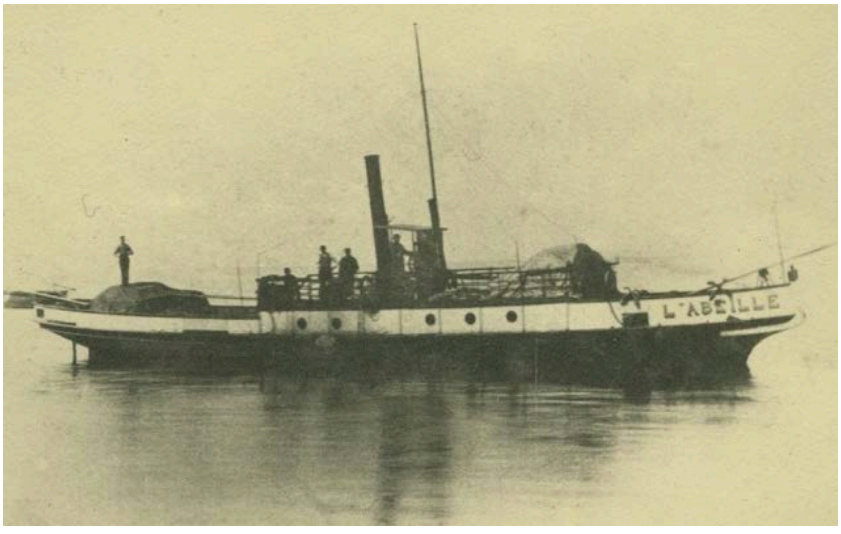


Fig.12. Ex-*Mouche N°1,* transformée par la CGN et défigurée par l'ajout d'un bastingage en fer. Son pont central ne facilitait guère chargements et déchargements...Photographe inconnu. Après 1888. (Provenance probable: archives CGN)

Inventaire provisoire des remorqueurs (et barque à vapeur) lémaniques.

Léman remorqueur, troisième bateau à vapeur lancé sur le Léman en 1825 et mis hors-service vraisemblablement en 1829.

Industriel : Barque à voile et à vapeur à roues de 50 cv, construite à Nyon (JDG. 1er septembre 1854), Sa capacité de charge est de 3500 quintaux. Elle n'est plus mentionnée au delà de 1879 (cf. **2**).

Neptune : Bateau à roues. Longueur: 100 pieds. "...machine de la force nominale de douze chevaux pouvant facilement être élevée à vingt et même à vingt quatre...Construit par l'ingénieur Anatole de Ville." dans les chantiers de M. Laudon à Ouchy et lancé depuis ce port le 7 novembre 1857. "Il est destiné à remorquer les barques faisant le service des approvisionnements de matériaux de l'Ouest-suisse sur la Côte." (GDL. 9 novembre 1857).
En décembre 1861, le *Neptune*, est mis en vente "à l'amiable" à Lutry. La vente séparée de la machine et du bateau est proposée (JDG. 3, 6,15 et 20 décembre 1861).

Mercure I : Bateau à roues, construit par Escher & Wyss de Zurich. Force supposée, 25 cv nominaux. Lancé à Morges, le 22 septembre 1859 pour le compte de la Compagnie des Remorqueurs sur le lac Léman, émanation de la compagnie de chemin de fer de la Ligne d'Italie (GDL. 11 septembre 1857 et fig. **13**, **14**, **15**).

(La Compagnie des remorqueurs sur le lac Léman, déjà en activité en mai 1859, a transporté 63'000 quintaux de marchandises jusqu'au 1er septembre, à l'aide d'un bateau à vapeur qu'elle a loué. L'acquisition du nouveau *Mercure* lui fait espérer un accroissement considérable de ses activités (GDL. 22 octobre 1859). Elle bénéficie de l'abandon par l'Ouest-Suisse de l'exploitation des *Rhône* et exploita ce remorqueur jusqu'en 1866.

Ariel I : Bateau à roues de 25 cv, à un seul cylindre. Sa longueur est sans doute de 20 à 25 mètres. S'agit-il d'un bateau qui a été rebaptisé ?

La presse ne fait pas mention de son lancement. Sa morphologie plaide en faveur d'un remorqueur similaire à ceux construits dans les années 1850-1860.
Il assurait un service régulier à partir de Genève vers le Haut-Lac, (service repris par *l'Industriel*, dès 1876).

(*Ariel 2*: bateau de promenade/remorqueur à hélice, machine à haute pression. Il ne s'agit pas à proprement dit d'un remorqueur).

Un autre vapeur inconnu, visible partiellement sur plusieurs photographies du port des Eaux-Vives, dans les années 1870-1875 (Fig. **3** et **4**, à l'extrême droite).
Serait-ce l'ancien *Neptune* ?

Plusieurs questions demeurent encore sans réponse. Le présent inventaire incite à la plus grande prudence. Les bateaux qui changent de propriétaire changent fréquemment de nom !

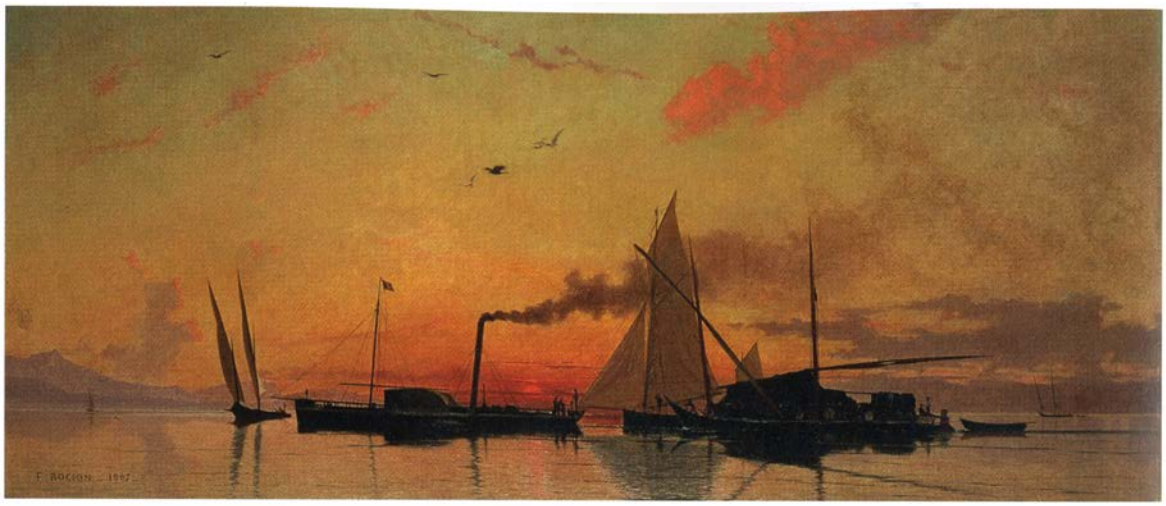


Fig. 13. François Bocion. Peinture à l'huile. "Le remorqueur". Musée Cantonal des beaux-Arts de Lausanne. 1863. Vraisemblablement le *Mercure I.*

De nouvelles sources livreront peut-être quelques découvertes. Le destin de certains bateaux désaffectés n'est pas toujours simple à retracer. Leurs machines à vapeur furent souvent réutilisées sur d'autres bateaux ou à d'autres fins ou sur d'autres lacs:

F. Lugrin de Genève, que nous avons déjà mentionné, racheta la *Dranse* (futur *Mont-Blanc I*) à l'Ouest-Suisse. Il y installa la machine du *Mercure* du lac de Neuchâtel. Un autre bateau de la Société Fribourgeoise de Navigation, *La Flèche*, fut transporté en 1865, d' Yverdon à Morges, en plusieurs parties. Sa coque, coupée en deux, fut acheminée, non sans mal, par la route (Annexe V). Il a été acheté par la société genevoise du Bateau à Vapeur la Flèche. Rebaptisé *Ville de Genève* en 1872, il reçut la machine du *Mont-Blanc I* désaffecté...
On mesure par ces exemples, à quel point les itinéraires de vie d'un bateau, ou d'une machine, peuvent être difficiles à retracer.

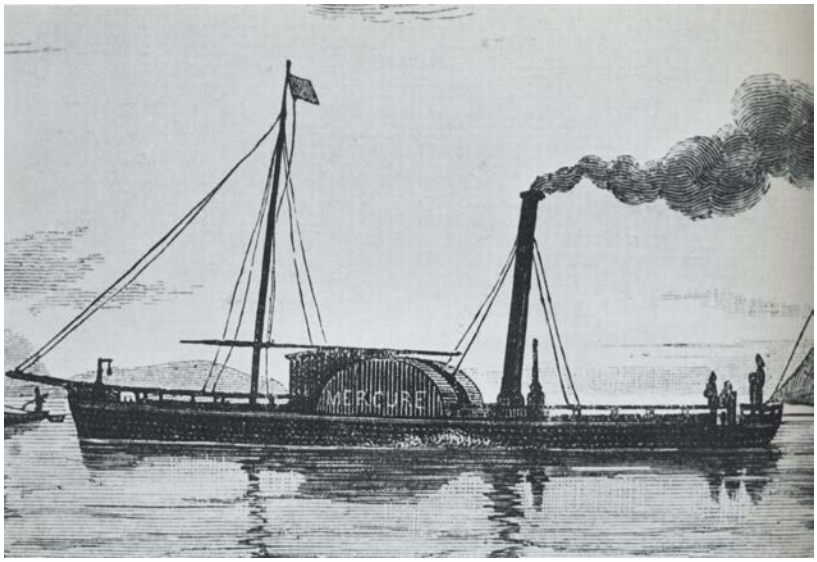


Fig. 14. Bois gravé d'origine inconnue représentant le *Mercure I* (cf Jürg Meister, Josef Gwerder, Erich Liechti. Schiffahrt au dem Genfersee. Basel, 1977.)

Une étude des données statistiques et comptables des compagnies, quand elles sont disponibles, permettrait de connaître la nature, les volumes, les itinéraires du fret pris en charge par la navigation. Cette démarche dépasse largement le cadre de ce simple article. Elle confirmerait sans nul doute, la captation par le rail de la plus grande part du transport des voyageurs et des marchandises (sauf pour la côte française). Les quelques données consultées, fournies par les rapports des jeunes compagnies ferroviaires, montrent un accroissement exponentiel des volumes transportés, hommes et marchandises, et cela dès les premières années d'exploitation.

La navigation lacustre lémanique, à la voile et par remorquage à vapeur conservera, on l'a vu, une activité significative pour le transport de certaines marchandises et matériaux destinés à un usage régional.

L'histoire des compagnies de navigation sur les lacs jurassiens et l'Aar présente, dans une certaine mesure, des similitudes avec celle du Léman. Les chemins de fer eurent temporairement besoin d'elles. Une fois le réseau achevé, le rail absorba rapidement la plus grande part du trafic. Plusieurs compagnies ne s'en remirent pas.

Les sociétés de navigation lémaniques se tirèrent mieux d'affaire. Elles finirent par se regrouper. D'autre part, la beauté spectaculaire des paysages lémaniques attira un flot croissant de visiteurs. Des entrepreneurs audacieux, dans les domaines de l'hôtellerie, des transports, des infrastructures touristiques, mirent tout en oeuvre pour accueillir sur nos rives, une riche clientèle étrangère. Ils furent soutenus dans cette démarche par une véritable volonté politique. Dans ce contexte, les bateaux à vapeur, comme sur le lac des Quatre-Cantons, sont des acteurs incontournables.

D'un lac à l'autre, toutefois, le tableau diffère, en fonction de l'environnement géographique, des contextes et des besoins régionaux.

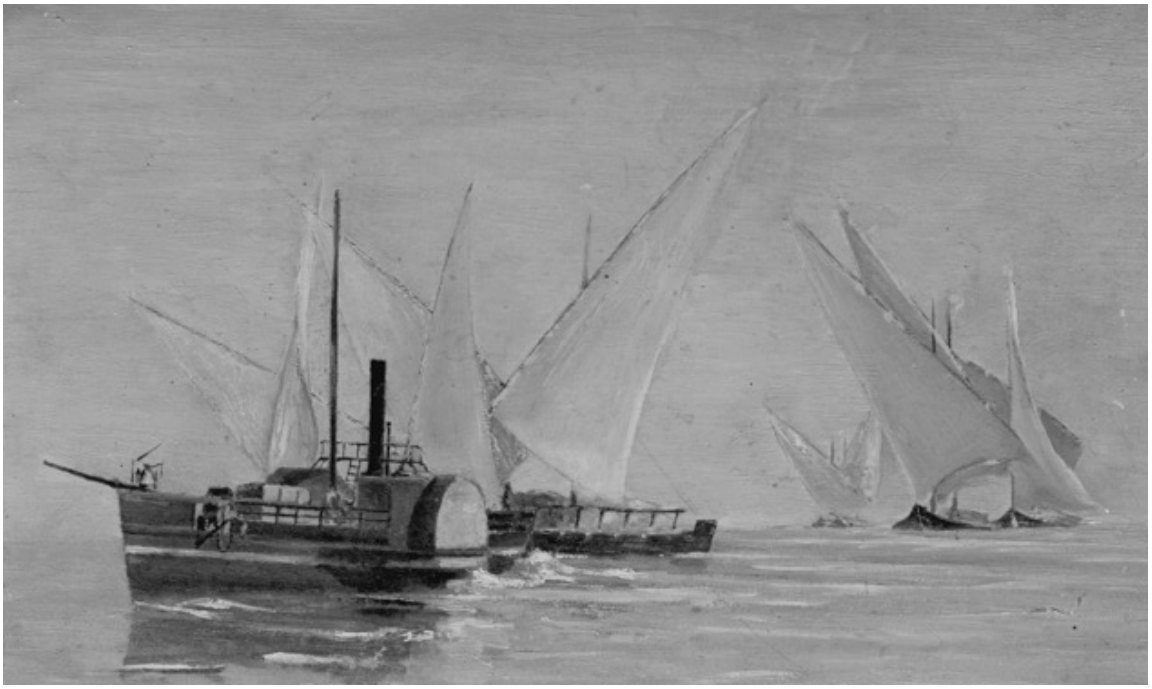


Fig. 15. Le *Mercure I*. Huile sur bois ou toile. D'après une photographie. Peintre non identifié (CIG. Cote: vg 10121).

Notes:

1. MEISTER Jürg, GWERDER Josef et al., *Schiffahrt au dem Genfersee.* Basel, 1977. et MEYSTRE Jacques, *Histoire imagée des grands bateaux du Lac Léman,* Lausanne, 1967.

2. TEYSSEIRE Eric, *Un bateau lémanique à voile et à vapeu*r. In, Revue Passé Simple. Février 2018

3. GIGASE, Marc, *Navigation à vapeur et essor touristique au XIXe siècle dans l'arc lémanique*. In, Revue historique vaudoise. Band 114 .2006)

4. RIVET Felix, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône* (1783-1863), Paris, 1962.

5. GWERDER Josef, LIECHTI Erich, MEISTER Jürg, *Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern.* Schaffhausen, 1982, pp. 233-236.

6. HADORN Gérald, JARNE Sébastien et al., *Chemins de fer privés vaudois. 1855-1903*. Belmont, 2017.

7. Il s'agit de la Société de Navigation à Vapeur sur le lac Léman appelée souvent Société des Rhône. Elle est rachetée par l'Ouest-Suisse. Ce matériel sera racheté en 1869 par la Société des bateaux à vapeur réunis.

8. PAILLARD Jean, KALLER Roger et al., *La Compagnie du Chemin de Fer Lausanne-Ouchy. Epopée lausannoise*. Lausanne, 1987.

9. CORNAZ Gérard, CHARMILLOT Noel, NAEF Jacques, *Bateaux et batellerie du Léman.* Lausanne, 1983.

10. SCHLUP Michel, *Le temps des bateaux à vapeur*. Hauterive, 1986

11. Fonds Jacques MEYSTRE. ACV. Cote: PP12/1002

12. Un relevé manuscrit établi par E. Meystre énumère les marchandises transportées par la Société Veveysanne de Navigation, du 5 au 7 mai 1885. On trouve des produits sans doute destinés au Marché de Vevey: Savon, riz, café, cassonade, sucre, Saindoux, graines de lin, pois secs, amidon de froment, sucre candi, pruneaux secs, figues sèches, poivre, etc. (ACV. Cote: A-119)

Bibliographie sommaire

CHRISTINAT Jacques, *Bateaux du Léman. Deux siècles de navigation*, Yens-sur-Morges, 1991.

CORNAZ Gérard, CHARMILLOT Noel, J.Naef, *Bateaux et batellerie du Léman.* Lausanne, 1983.

DUC Gérard, *Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836-1909) Rivalités cantonales, négociations internationales et trajectoires des compagnies privées.in,* In: Vallesia. Bulletin annuel de la Bibliothèque et des Archives cantonales du Valais, des Musées de Valère et de la Majorie. 2001, p. 495-617.

DUPONT Patricia, *«Un paradis encadré». La fonction du tourisme à Vevey et à Montreux 1880-1914,* Lausanne (mémoire de licence), 1989, p. 8-13.

GIGASE, Marc, *Navigation à vapeur et essor touristique au XIXe siècle dans l'arc lémanique.* In, Revue historique vaudoise. Vol. 114 .2006.

GWERDER Josef, LIECHTI Erich, MEISTER Jürg, *Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern.* SCHAFFHAUSEN*,* 1982, pp. 233-236.

HADORN Gérald, JARNE Sébastien et al., *Chemins de fer privés vaudois. 1855-1903*. Belmont, 2015.

MEISTER Jürg, GWERDER Josef et al., *Schiffahrt au dem Genfersee.* Basel, 1977.

MEYSTRE Edouard, *Histoire imagée des grands bateaux du Lac Léman*, Lausanne, 1967.

NAEF Jacques, *Yachts et canots à vapeur et à moteur du Léman. 1863-1966*. Genève, 2006.

PAILLARD Jean, KALLER Roger et al., *La Compagnie du Chemin de Fer Lausanne-Ouchy. Epopée lausannoise*. Lausanne, 1987.

PLOUJOUX Gilbert, *Histoire des transports publics du Canton de Genève. Vol.1*: *le XIXe siècle*, Genève. 2010-2018.

RIVET Felix, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône* (1783-1863), Paris, 1962.

STOCKMAR Joseph, *Histoire du Chemin de Fer du Simplon*. Lausanne, 1920.

TEYSSEIRE Eric, *Un bateau lémanique à voile et à vapeur*. in, Revue Passé Simple. Février 2018.

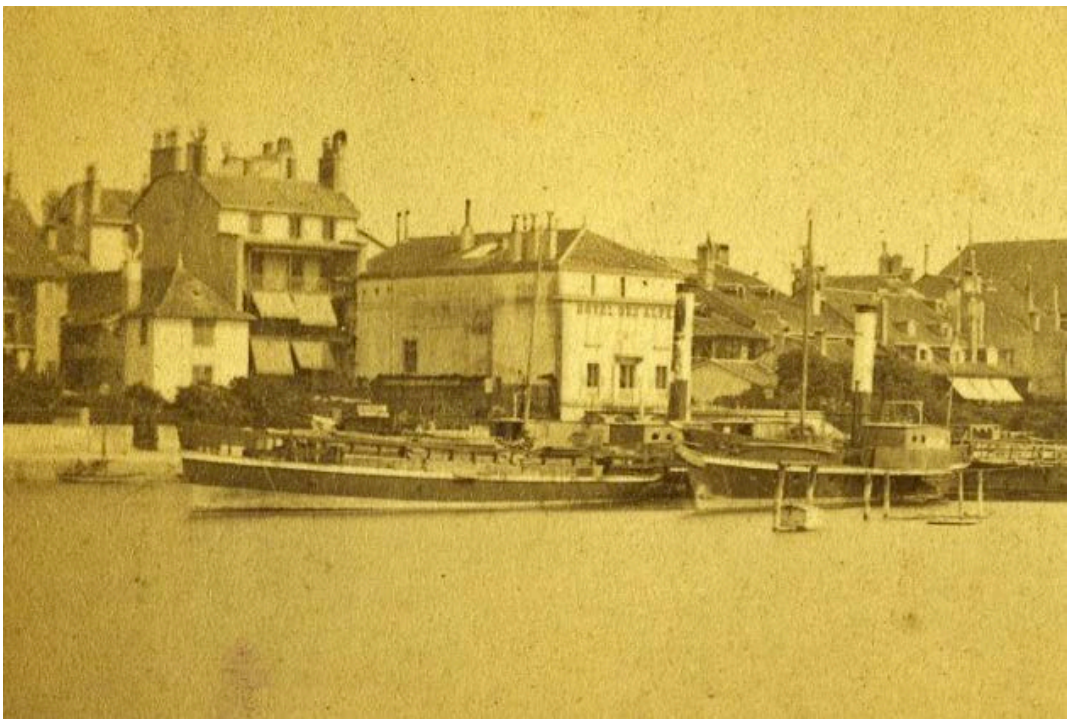
Annexes

Annexe I. Plainte d'un voyageur (JDG. 13 août 1856):

"Partout, on voit annoncé que le parcours de Soleure à Genève se fait en un jour, par le moyen des bateaux à vapeur, des lacs de Bienne, de Neuchâtel et de Genève, et par le chemin de fer de l'Ouest. Je suis donc allé coucher à Bienne, où je pris deux places pour Genève pour le prix de 32 Fr 80 c. Partis à 7 heures ½ de Bienne samedi matin en omnibus, nous sommes arrivés à 7 heures ½ à Nidau, où nous sommes montés sur le bateau à vapeur le *Cygne.* Nous avons attendu là, malgré toutes nos réclamations, jusqu'à 9 heures moins 10 minutes, sous le prétexte qu'il fallait attendre la diligence d'Aarau. En conséquence, nous ne sommes arrivés à Neuchâtel qu'à 11 heures ½. Le bateau le *Jura,* que nous devions y trouver, était parti pour Yverdon depuis une demi-heure. Là, on nous déclara que nous n'avions d'autre parti à prendre qu'à attendre jusqu'à 3 heures le retour du *Jura*, qui, dans sa seconde course, rejoint le train du chemin de fer de 5 heures. Nous restons donc à Neuchâtel jusqu'à 3 heures ½, heure à laquelle le *Jura* en repart à nouveau; nous arrivons à 5 heures ½ à Yverdon, où l'on nous apprend, ce dont nous nous doutions déjà, que le train était parti depuis une demi-heure. Comme consolation on nous annonce un nouveau train à 9 heures moins ¼. Nous voilà donc de nouveau condamnés à séjourner à Yverdon pendant plus de 3 heures et nous arrivons finalement à la gare de Morges à 10 heures ½, tandis que nous eussions dû être à Genève à 6 heures.
Voilà, Monsieur, comme on voyage en Suisse avec l'aide de la vapeur. Nous n'avons eu ni accident, ni cause imprévue, ni cas de force majeure; mais par le fait d'une absence complète d'organisation, d'exactitude et de régularité, nous avons été condamnés à un retard de 18 heures et à un séjour de 8 heures dans deux villes où nous n'avions que faire."

Annexe II. Les gabares.

Les gabares sont des embarcations non motorisées, destinées à être remorquées. Ce sont des vraquiers, non pontés ou partiellement pontés, qui peuvent charger toutes marchandises solides. Déjà cité plus haut, l'article du Journal de Genève du 21 juillet 1859 mentionne la construction en cours, à Morges, d'une **gabare en fer** (et d'un remorqueur de 25 chevaux et de 100 pieds de longueur destinés à "reprendre le service des marchandises que la Société des Rhône a cessé à l'ouverture du chemin de fer le long du lac". (Le remorqueur est sans doute le *Mercure I* qui sera lancé le 24 septembre 1859 et exploité par la Compagnie des Remorqueurs sur le lac Léman, dès octobre de la même année .Cf inventaire p. 20).



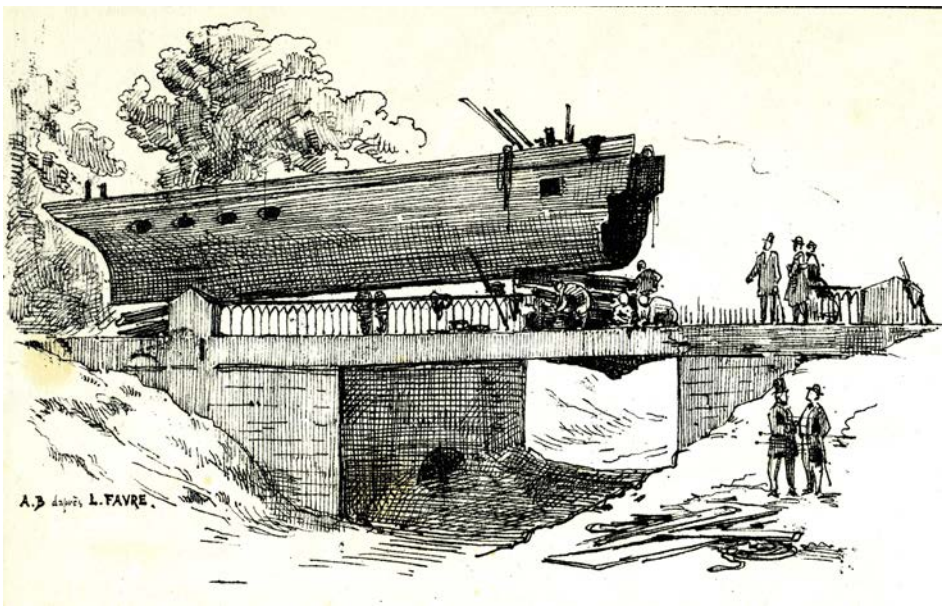
Une gabare chargée, au centre de l'image. Port de Morges. Vers 1870. Photographe inconnu. (Collection privée).

Port des Eaux-Vives, à Genève. Vers 1870. On distingue une grande gabare en fer, à quai, derrière le vapeur *Léman III.* Elle semble d'un type analogue voire identique à celle représentée sur la photo de Morges. Photographie Gaussen. Genève. (La seconde image est une vue de détail de la première.) (Collection privée)
Tant la Société des Rhône que la Compagnie des Remorqueurs sur le lac Léman possédèrent des gabares en fer. Elles changèrent maintes fois de propriétaire.

Annexe III. Remorqueur au Landeron.

Remorqueur au Landeron. in, *Album photographique du Chemin de fer franco-suisse de Pontarlier au lac de Bienne (par le Val-de-Travers et Neuchâtel)*. Neuchâtel. 1860. Collection privée.

Annexe V. Transport de *La Flèche*



Transport de *La Flèche,* d'Yverdon à Morges, en juillet 1865. Non loin d'Yverdon, le tablier d'un pont a cédé sous le poids de la demi-coque ! (Ouvrage collectif. *Autour de deux lacs, Voyage des Ecoles Industrielles de Neuchâtel, la Chaux-de-fonds et La Sagne dans les cantons de Neuchâtel, Vaud et Fribourg les 3, 4,5 et 6 juillet 1865.* Neuchâtel. 1865. Dessin A.Bachelin d'après L.Favre)