

Thonon, le 6 septembre 1885

- Messieurs, je relis encore une fois, en raison de son importance, le texte que nous venons de discuter. « La société a pour but de réunir, dans un esprit de confraternité et de prévoyance, les sauveteurs et navigateurs du lac Léman, et de créer une série de postes de sauvetage, en vue de porter un rapide secours aux personnes et embarcations en péril » Y a-t-il une dernière modification à y apporter ?

Le président, William Huber, parcourt l'assemblée du regard et n'y recueille que des marques d'approbation.

Je vous remercie de manifester votre accord en levant la main.

Seize bras se dressent. C'est l'unanimité.

A peu de choses près, elle règnera jusqu'à la fin de la séance. Les 57 articles des statuts sont votés et les 13 membres du comité central élus dans un même élan de généreux enthousiasme. A trois heures de l'après-midi, la Société de sauvetage du lac Léman est déclarée officiellement fondée. Puis, quand les applaudissements se sont tus, et avant de clore les débats, le président rend un hommage vibrant au capitaine de bateau Joseph Mégemond, qui a fondé et dirigé jusqu'à ce jour la Société de sauvetage du lac Léman, Rhône et Arve, marraine de la nouvelle-née. Assis en bout de table, l'intéressé, confus, essaie de se faire tout petit. Ce n'est pas facile, quand on a près de quarante sauvetages à son actif, qu'on a été proclamé par le Grand Conseil citoyen d'honneur du canton de Genève et qu'on a reçu, en Savoie, la médaille du courage civil devant les troupes disposées en carré!

La navigation alors

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, s'il ne porte pas encore les trente mille embarcations d'aujourd'hui, le Léman voit la navigation et le sport prendre sur ses eaux un essor tout à fait remarquable.

Certes, les pêcheurs professionnels, dont les toiles de Bocion nous montrent qu'ils utilisaient à cette époque des « liquettes » à fond plat, ne seront jamais légion sur l'une et l'autre rives. Mais les marins de commerce, eux, sont nombreux.

Il y d'abord ceux qui arment les majestueuses barques qui, des carrières de Meillerie et de Saint-Gingolph, amènent dans les ports suisses les matériaux de construction, pierres, graviers et sable. Or, stimulée puissamment par l'apparition du chemin de fer dès 1855, la construction dans les villes côtières est en pleine effervescence. La flottille des grandes barques comptera jusqu'à cinquante unités, totalisant une capacité d'environ 4500 tonnes, à quoi s'ajoutent une quinzaine de cochères plus petites. Dans le seul port de Genève, on enregistre en moyenne mille arrivées de barques par an, de mars à décembre !

Pour être moins poétiques et silencieux que les voiles, les bateaux à vapeur méritent cependant qu'on ne les oublie pas. Ils portent des noms robustes, rétifs à la poussière des archives (Guillaume-Tell, Bonivard, Winkelried, Major-Davel) ou légers, pleins de grâce (Hirondelle, Mouette, Cygne, Aigle, Dauphin). Ils circulent toute l'année et touchent la plupart des débarcadères, cinq à dix fois par jour en été, deux au moins en hiver. Les géants parmi eux accueillent jusqu'à douze cents passagers. Les sociétés qui les exploitent fusionnent en 1873, à l'aube de la Belle Epoque qui fera cascader les écus dans les coffres des actionnaires.

A tout ce monde divers, coloré, de « loups du lac » et de pékins il faut ajouter la cohorte vite croissante des plaisanciers et des sportifs.

Des premiers on a grand-peine à imaginer en 1985 ce qu'ils ont été il y a un siècle. D'abord, en haut de gamme, une toute petite minorité, groupant moins de cinquante millionnaires, industriels américains, consuls honoraires, baronne banquière, comtes neuchâtelois, et autres princes russes. Mais chacun possesseur d'un yacht à vapeur luxueux, avec équipage permanent et port privé à une encablure de leur château. Ils résident pour une bonne part à Genève (où le dessus de la bourgeoisie anime une Société nautique fort sélecte qui, à elle seule, recense seize de ces petits paquebots dans ses registres). On en trouve d'autres à Ouchy, Vevey, Evian, Amphion, Ripaille. Tous rivalisent dans l'art d'organiser sur le lac promenades, réceptions, fêtes vénitiennes. Les courses de vitesse commencent même à les passionner: en septembre 1876, le Gitana de Mme de Rothschild couvre la distance de Genève à Villeneuve en 1 h. 48 min., soit à une vitesse moyenne de 38 km/h. Aucun navire de 68 tonnes n'a fait mieux sur le Léman depuis lors.

Au-dessous de ces altesses de la finance internationale se met à fleurir, en ce même temps, une société infiniment plus nombreuse de messieurs distingués qui, en habit, cravate et chapeau de paille, pilotent des embarcations plus modestes, mais cependant racées, qu'on appelle alors goélettes, cotres ou péniches à un, deux, voire trois mâts. On en rencontre dans chaque bourgade lémanique. Au bout de peu de temps, leurs propriétaires s'enhardissent à fonder des « sociétés nautiques »

locales et à patronner des régates dotées de prix, avec estrades pour le public et concerts de fanfare (sur sol ferme). A Genève, on y ajoute même, dès 1881, des feux d'artifice et un embrasement de la rade du plus bel effet.

Le succès de pareilles manifestations suscite naturellement des vocations parallèles. Ceux qui redoutent la navigation à voile ou n'ont pas les moyens de la pratiquer, s'offrent des canots à rames. Et les jeunes Anglais de nos pensionnats, sur les yoles qu'ils ont fait découvrir à leurs professeurs indigènes, stimulent vigoureusement la compétition. A leur tour apparaissent donc des «clubs de l'aviron», que suivront bientôt des «clubs de l'hélice», car la motogodille n'est pas loin. Mais ce tableau animé des usagers du lac dans la seconde moitié du XIXe siècle serait incomplet si l'on n'y faisait pas figurer encore le gros bataillon des simples baigneurs, barboteurs, maîtres et apprentis nageurs. C'est aussi vers 1870, en effet, que commence à se populariser, sur la recommandation de médecins, hygiénistes et diplômés de gymnastique clairvoyants, le goût de fortifier son corps au contact simultané de l'eau et du grand air. A proximité des ports, et à peu de frais d'abord, on aménage des bouts de plages ou de grèves avec palissades pour séparer les hommes et garçons des dames et fillettes; on y édifie des abris et pontons sommaires, des plongeurs rustiques et le branle est donné. C'est désormais par centaines, puis par milliers, que sur tout le littoral des gens de tout âge et de toute condition viennent faire trempette, jouer et apprendre à flotter.

Les pionniers du sauvetage

Depuis que les hommes vivent au bord du Léman, beaucoup ont dû y « boire la tasse » à chaque saison. A l'âge de la pierre taillée et même chez les lacustres, on est certainement mort noyé plus souvent qu'on aurait voulu. Mais comme les documents font défaut et que, par la suite, les historiens n'ont guère étudié la question, on ignore si les chefs de tribus, puis les ducs de Savoie et Leurs Excellences de Berne se résignaient devant le malheur ou prenaient des mesures pour tâcher de le prévenir.

Dès la seconde moitié du XIXe siècle, lorsque les usagers, et donc les victimes du lac, se multiplient de manière spectaculaire, comme on vient de le montrer, on sait en revanche que des hommes de cœur commencent à organiser collectivement les secours. Alors que les Municipalités les plus éclairées se bornaient à mettre à la disposition du public quelques gaffes et cordages, ainsi peut-être qu'une «caisse d'objets pour les premiers soins à donner aux noyés», ces pionniers généreux voient plus grand et plus loin. Passant aux actes sans tergiverser, ils se procurent des bateaux et constituent des équipes de rameurs-barreurs volontaires, pris vraisemblablement parmi les pêcheurs de métier, les matelots des vapeurs et des barques de Meillerie, et d'autres passionnés de navigation. Le mouvement s'amorce à Ouchy, où un promoteur visionnaire, Jean-Jacques Mercier, est en train de faire moderniser le port, aménager un quai promenade et bâtir un palace (qu'un funiculaire reliera bientôt à la toute neuve gare lausannoise de la ligne de chemin de fer). Si l'on veut attirer durablement la clientèle au bord du lac, et même dessus, la création d'un corps de sauvetage s'impose. La Société locale de navigation s'y emploie aussitôt. Ses efforts sont couronnés de succès en 1861, année où Mercier ouvre avec éclat son magnifique Hôtel Beau-Rivage.

Autre haut-lieu d'un tourisme en pleine expansion, la région de Vevey - La Tour - Montreux ne reste pas en arrière longtemps. En 1863, un Corps de sauvetage s'y constitue formellement, avec douze citoyens de Vevey et quatorze de La Tour-de-Peilz. Cette dernière commune leur alloue 25 francs pour aider à la construction d'un bateau. Onze ans plus tard, les gens de La Tour se séparent de ceux de Vevey et, grâce à une souscription dans le public, aux dons de quelques philanthropes et à un subside de 150 francs du Conseil d'Etat, font l'achat pour 1600 francs d'un nouveau bateau à 8 rameurs, Le Doyen. Sa coque est peinte en rouge, avec bande blanche au milieu. En 1883, la société, qui compte une cinquantaine de membres, change de nom et s'appelle désormais Société de sauvetage du lac Le Doyen.

De son côté, l'équipe de Vevey n'a pas baissé les bras. Une trentaine de ses membres ont signé, le 7 novembre 1874, un règlement solennel et minutieux, sous la triple devise « Fraternité - Courage - Dévouement ». En 1876, la Municipalité décide d'assurer à ces braves « une rétribution d'un franc cinquante par homme chaque fois qu'elle se portera au secours d'une embarcation en danger. Cette rétribution sera payée au greffe, sur un rapport régulier et circonstancié adressé à M. le Président de police ». L'escouade est forte d'une douzaine d'hommes. En 1879, le gouvernement vaudois lui adresse une lettre de félicitations pour sa belle conduite lors du naufrage de deux canots chargés de trois passagers chacun. La société possède alors, outre son canot, un avoir de 1037 francs à la Caisse d'Epargne de Vevey. C'est dire si elle est gérée judicieusement.

Il se peut qu'il existe d'autres corps de sauvetage en d'autres points du littoral, mais les documents à notre disposition ne permettent pas alors de les localiser.

L'impulsion genevoise

Ce qui est établi, par contre, c'est que l'impulsion décisive va venir de Genève, parce que c'est la ville de loin la plus peuplée de toute la Suisse romande (en 1850 elle compte 32 000 habitants, quand Lausanne n'en a que 18 000), qu'elle est bâtie non seulement au bord du lac mais sur un fleuve et une rivière et que ces deux circonstances se conjuguant, il tombe fatalement dans les eaux publiques, bon an mal an, beaucoup plus de monde dans la cité de Calvin que partout ailleurs. Depuis que Genève est entrée dans la Confédération en 1815, on a enregistré jusqu'en 1880 près de cent cinquante noyades ou presque noyades, en ville ou aux environs. Et comme le nombre des cas non verbalisés est certainement au moins égal, on arrive à une moyenne assez impressionnante de cinq à six malheurs par année, entre Arve et Rhône.

Parmi les nombreux sauveteurs qui, à ces occasions, ont payé de leur personne, Joseph Mégemond occupe une place à part. Né à Rives-sous-Thonon en 1821, donc sujet sarde, il a fait toute sa carrière sur l'onde douce et dedans. Taillé en athlète, excellent nageur, il a d'abord été simple batelier sur les barques à voile, puis s'est fixé à Genève et a passé pilote de bateau à vapeur. Ses qualités de navigateur tôt reconnues, il est devenu capitaine de l'Aigle, ensuite du Rhône N° 1, ce qui ne l'a pas retenu de continuer à se jeter à l'eau chaque fois qu'il fallait pour sauver son prochain. De multiples actes de courage, toujours couronnés de succès, l'ont fait entrer dans la légende et lui ont valu, outre une foule de citations et de récompenses, des décorations du roi de Sardaigne et de Napoléon III. En 1880, l'âge venant, il songe à prolonger et couronner son œuvre en constituant à son tour à Genève, avec quelques amis et à l'image des gens d'Ouchy et de Vevey - La Tour, une Société des sauveteurs du lac Léman, Rhône et Arve. Toutefois, pour des raisons qui restent obscures (homme d'action incomparable dans le danger, peut-être Mégemond manque-t-il des qualités nécessaires pour administrer et animer un groupement ?) l'entreprise périclite au bout de peu de temps déjà et son fondateur en arrive, non sans amertume, à craindre que, cette embarcation-là, il ne parvienne pas à la renflouer. Il faut qu'une catastrophe se produise pour lui aider à trouver la solution.

Le 23 novembre 1883, en fin d'après-midi, le Rhône commandé par son collègue, le capitaine Lacombe, est parti d'Evian à destination d'Ouchy. Presque à la même heure, le Cygne, capitaine Gopp, a quitté Ouchy en sens contraire. Le vent, qui a été violent jusqu'à midi, souffle encore par moments et, à mi-lac, la vague est grosse. Dans une obscurité que le brouillard opacifie, les pilotes, qui coupent au plus court, n'aperçoivent chacun les feux de l'autre bateau que trop tard. Inévitable, la collision est effroyable. Éventré en avant du tambour bâbord, le Rhône sombre à pic en quelques minutes. Il entraîne dans la mort onze personnes (trois membres de l'équipage, le restaurateur, sa femme et six passagers). Les recherches entreprises aussitôt par deux équipes, qui font force rames jusque sur les lieux de l'abordage, restent vaines.

Ce drame affreux provoque dans toute la Suisse romande et la Savoie une émotion immense et, plus durablement, sensibilise une partie de l'opinion publique aux dangers du lac en général. Si bien que, quand Mégemond désenchanté se tourne vers William Huber-Saladin, pour qu'il lui aide à redonner vie à sa société de sauveteurs, le colonel est persuadé qu'on va sans peine trouver des appuis un peu partout dans les bourgades côtières.

La croisade du colonel

L'idée de Huber-Saladin est simple : « Il faut imiter ce qui existe et a fait ses preuves. Donc prendre exemple sur la France, où fonctionne depuis longtemps une Société centrale de sauvetage des naufragés, qui a son siège à Paris et des groupements actifs dans plus de cent ports, de la Manche à la Méditerranée. Autour du Léman, on constituera donc autant de sociétés locales de sauvetage que possible, qui seront indépendantes et vivront de leur propre vie, en s'administrant elles-mêmes, et on les fédérera pour coordonner et encourager leur action ».

Huber-Saladin n'a pas réussi qu'au militaire. Il a fait une belle carrière civile dans la grande industrie (notamment comme administrateur de la Manufacture de glaces de Saint-Gobain). Ce n'est donc pas un contemplatif et, quand il prend quelque chose en main, une fois posé le principe de base, il passe aux actes. Il obtient vite, à Genève même, l'adhésion de plusieurs amis : Albert Dunant, conseiller d'Etat, Edouard Fatio, banquier, Louis Schwitzguebel, Louis Roussy, Emile Reverdin, sans oublier l'imprimeur E. Aubert-Schuchardt, dont l'apport va être précieux en matière de propagande. A Versoix Charles Bartholoni, à Nyon le pasteur Juste Lagier, à Morges le municipal Nils Andersen, à Thonon le maire, à Ouchy l'ingénieur F de Crousaz promettent leur concours. Tout semble donc courir au succès, quand Huber éprouve une grosse déception : ni le Sauvetage de Vevey, ni celui de La Tour-de-Peilz ne répondent à ses avances. Il a beau se rendre de sa personne auprès des deux sociétés, l'une après l'autre. Leurs comités restent sourds à ses accents : "Voilà plus de vingt ans que le sauvetage donne entière satisfaction sur la Riviera, sans que Genève s'en soit mêlé, pourquoi faudrait-il y changer soudain quoi que ce soit ?, Comme il est inutile, dans ces conditions, d'espérer

rien créer en trois mois à Cully, Montreux, Villeneuve ou au Bouveret, Huber se résigne à voir le Haut-lac lui échapper... pour un temps.

Réunissant ses fidèles à Nyon, le 21 juin, puis à Versoix, le 12 juillet, le colonel leur rend compte de l'échec de ses démarches sur l'orient de la côte vaudoise. De Paris, par contre, on a reçu plus que des encouragements. La Société centrale de sauvetage des naufragés, que préside l'amiral marquis de Montaignac, vient de faire parvenir à Genève un petit matériel (ceintures de liège, gaffes, bâtons de jet, cordes avec lest ou harpon) qu'on pourra distribuer immédiatement aux futures sections. La grande société sœur laisse entrevoir, en outre, qu'elle ne bornera pas là son soutien, si l'entreprise lémanique parvient à se développer.

Il n'y a donc pas à hésiter. Malgré l'insuccès subi à Vevey et La Tour, qu'il veut croire momentanés, le colonel est d'avis qu'on persévère. On établit donc un projet de statuts, sur lequel on réfléchira encore durant les semaines à venir, et l'on se donne rendez-vous pour le 6 septembre 1885, jour où l'on fondera officiellement la nouvelle société. Et puisqu'elle doit d'emblée être franco-suisse, ces assises solennelles auront lieu de l'autre côté de la frontière, à Thonon.

Le point au soir du 6

Lorsqu'ils se séparent à la fin de la journée, statuts votés et comité élu, le colonel et ses seize associés peuvent être satisfaits. Depuis quelques heures, la société existe juridiquement et en fait. Elle possède déjà un peu d'argent dans sa caisse et un embryon d'équipement dans son dépôt. Elle compte une section dotée d'une équipe et d'un bateau, Genève, et cinq comités locaux qui vont immédiatement recruter des membres et se procurer des fonds, à Versoix, Nyon, Morges, Ouchy et Thonon. Pour un début, ce ne pourrait guère être plus modeste, il est vrai, mais le premier pas est franchi. Du stade des discussions et des projets on a passé aux actes. Et le zèle de chacun à semer le bon grain garantit d'amples moissons à brève échéance.

Difficiles commencements

En fait, les premiers mois de la jeune société sont moins riants qu'on l'a espéré avant de se quitter à Thonon.

Les Morgiens inaugurent la série des mauvaises nouvelles en désavouant leur délégué : pas question pour eux d'adhérer, à cause de la lourdeur des charges que le système de la mutualité fait peser sur les membres de la société. Le Dr H. Cérésolle, qui à côté du municipal N. Andersen anime le comité local d'initiative, est catégorique : « Oui, on tâchera de créer à Morges un corps de sauvetage efficace, mais on n'entrera pas dans le giron de la société, pour le moment du moins. »

En mars 1886, Mégemond décède et cette mort fait d'abord vaciller la section de Genève, où des dissensions se produisent. Au bout du lac non plus, l'idée qu'il faudra non seulement braver le gros temps pour secourir son prochain, mais encore payer de 5 à 15 francs pour entrer dans la société, puis verser chaque mois 1 franc à sa caisse de secours mutuels, qu'on soit malade ou bien-portant, cette idée ne fait pas que des heureux ! . Plusieurs sont carrément hostiles, certains indécis, d'autres découragés. On ne sort finalement de l'impasse qu'au moment où le secrétaire central lui-même, le fidèle Louis Schwitzguebel, rassemble les bonnes volontés autour de lui et prend la présidence de la section ainsi restaurée.

Enfin, à Saint-Gingolph également, la mort de l'apôtre local réduit brutalement à néant les espoirs du colonel. B. Derivaz s'était passionné d'emblée pour la cause et avait déjà suscité plusieurs ralliements dans son village. On pouvait compter sans déraison voir une section s'y former à brève échéance.

Mais Derivaz en terre, personne à Saint-Gingolph ne veut relever le flambeau... .

Le spectacle, heureusement, est moins morose ailleurs.

A Nyon, où la démission abrupte du secrétaire a d'abord troublé la marche de la section, les choses ont repris leur cours normal. L'arrivée du petit matériel a été saluée avec satisfaction.

De Versoix, M. Bartholoni apporte une excellente nouvelle : sa section a fait une recrue de choix, en enrôlant le milliardaire américain D. F. Barton, propriétaire à lui seul de trois yachts à vapeur, dont le fameux Saint-Frusquin de 207 tonneaux, construit il y a juste deux ans, et qui fait l'admiration des foules d'un bord à l'autre du Léman !

A Ouchy, F. de Crousaz est content : le Conseil communal a voté le 30 août 1886 le crédit demandé de 1500 francs pour aider à l'achat d'une superbe baleinière à 8 avirons, insubmersible et capable d'accueillir jusqu'à dix naufragés. La section est pleine de vie et on envisage de créer une équipe à Pully. Les cotisations se paient sans récriminations : à preuve, la section n'a-t-elle pas, en moins d'un an, versé 380 francs à la caisse centrale, soit près de la moitié des recettes totales de la Société ? Les Français, de leur côté, ne sont pas demeurés les avirons en l'air. Une saine émulation règne au contraire tout le long de la rive.

Après s'être posé la question s'il valait la peine de former une section avant d'avoir un bateau, à

Thonon on a décidé que, comme par le passé, les embarcations des pêcheurs feraient très bien l'emploi, en attendant. Et l'on va de l'avant. Les gens de Nernier et d'Yvoire réclament chacun une équipe, qui dépendra de Thonon. Même son de cloche à Evian, où l'on baptisera officiellement la section, dès que l'assemblée générale de la Société aura donné son accord. Et le maire, M. Rieu, a trouvé à Tourronde et à Grand-Rive du personnel pour armer un canot par bourgade.

La conquête de la Riviera

A la séance du comité central du 24 octobre 1886, le colonel arbore un visage rayonnant. La première phase de sa manœuvre d'enveloppement a réussi, parce que, grâce à de Crousaz, il a pu contacter l'homme qu'il fallait.

Comme Mercier à Lausanne, Ami Chessex est à Montreux un lanceur d'entreprises et un entraîneur d'hommes sans pareil. Hôtellerie, chemins de fer, forces motrices, ateliers mécaniques, il a une main dans tout ce qui bouge dans la région, et il est encore conseiller communal et député. Lorsque Huber lui a parlé de la société, il a immédiatement compris l'utilité d'un corps de sauvetage structuré à Territet et a promis son appui personnel. Et comme l'idée de court-circuiter Vevey ne lui est pas désagréable, il a brûlé les étapes. Il annoncera aujourd'hui au comité central que sa section, constituée au Buffet de la Gare le 27 juillet, compte déjà cinquante membres (plus qu'aucune autre!), qu'une équipe recrutée par le radeleur H. Pasteur est sur pied, que le service médical fonctionne et qu'étant donné l'intérêt que le projet suscite sur place une liste de souscription est en train de se couvrir de dons en faveur du prochain canot de sauvetage.

L'encercllement des bastions de Vevey et La Tour-de-Peilz se poursuit en 1887 par l'implantation d'équipes à Montreux, Villeneuve, Meillerie et Saint-Gingolph (où la section se compose de membres valaisans et de membres français). Dans l'esprit du colonel, il faut désormais laisser le temps accomplir son œuvre. En voyant se multiplier autour d'eux des groupes amis et solidaires, et en comparant les avantages dont ils jouissent avec les leurs propres, les sauveteurs veveysans ne peuvent plus tarder beaucoup à rallier la société.

Les courses de canots

La stratégie de Huber est d'autant plus justifiée qu'à ses séductions originelles (distribution publique de récompenses flatteuses, d'une part, secours en cas de maladie et d'accident, d'autre part) la société est en passe d'en ajouter une autre, dont l'attrait joyeux n'est pas moindre.

Après l'assemblée générale de 1888, à Genève, en effet, le comité d'organisation présidé par R. Roussy a eu l'idée géniale d'inscrire au programme une course de canots de sauvetage. Alignés devant la propriété Bartholoni, les bateaux concurrents doivent s'élancer au signal et faire force à rames vers autant de chaloupes presque immergées, portant chacune deux pseudo-naufragés. Les sauveteurs recueilleront ces malheureux, videront ou non (à leur gré) les chaloupes qu'ils remorqueront jusque devant le débarcadère de l'Hôtel National. Le parcours total est de 1,2 km. Quatre équipes ont disputé l'épreuve. Devant un public enthousiaste et qui n'a pas ménagé ses acclamations, Territet a remporté le premier prix de 100 francs, talonnée à une demi-longueur de canot par Nyon, qui a reçu 50 francs. La Belotte s'est classée en troisième position (30 francs). Quant aux Morgiens (admis bien que non-membres de la société), leur barreur a fait une fausse manœuvre; ils ont été disqualifiés et s'en sont consolés avec deux boîtes de cigares.

Le succès de la manifestation est tel que, sauf empêchement majeur, on ne pourra plus s'en passer dorénavant. Mais, si elles enchantent rameurs et public, et constituent un excellent moyen de propagande pour la société, les courses vont aussi être, durant des décennies, un vrai casse-tête pour le comité central. Le caractère improvisé de la première en avait fait excuser les imperfections. Or, le nombre des concurrents augmentant, il n'est plus possible de laisser la compétition s'organiser dans la fantaisie et avec la seule bonne humeur comme règle directrice. Les équipes dotées de canots les moins lourds et les mieux taillés pour la vitesse seraient trop avantagées et rafleraient systématiquement les lauriers... D'autre part, qui fournira les prix, la caisse centrale ou la section organisatrice ? Et comment résoudra-t-on les multiples problèmes pratiques touchant à l'épreuve, au jury, au chronométrage, au choix des canots, voire à la pose des bouées de virage, à la formation des équipes et à leur rassemblement sur le lieu du concours ? D'une année à l'autre, il faut qu'un minimum de règles restent immuables pour autoriser ensuite les comparaisons et établir avec équité les progrès accomplis. Avec un temps et un lac changeants comme ils sont sous nos latitudes, il subsistera déjà assez d'inégalité, et donc de sujets de grogne.

Roussy ayant été prié d'élaborer l'indispensable projet de règlement, le comité central en débat à plusieurs séances, sans aboutir à un résultat. En octobre 1890, pour en finir, le colonel désigne une commission de cinq membres, qui fait des propositions que le plénum adopte en février suivant. Mais les problèmes sont loin d'être résolus pour autant...

Des Hauts...

Les Morgiens étaient rentrés chez eux mortifiés. Après enquête, leur comité décide de dissoudre l'équipe, puis de la reconstituer sans le barreur fautif mais en ajoutant quelques bons éléments aux anciens. Ainsi remise à flot, la section des deux guérites reprend avec entrain ses exercices : « On ne pouvait tout de même pas laisser inactif le magnifique canot acheté en 1886! »

Puis, tandis que les avirons battent les flots, Andersen et le Dr Cérésolle essaient d'obtenir que la Ville assure les sauveteurs aux mêmes conditions que les pompiers. Mais leurs démarches échouent, si bien que, tout pesé et réfléchi, les Morgiens admettent finalement, en octobre 1888, qu'il est sage d'adhérer à la Société du Léman. Agréée par le comité central le 21 février 1889, leur adhésion devient officielle à l'assemblée générale, le 7 juillet suivant, à Territet.

Ils ne sont pas seuls à entrer officiellement ce jour-là dans la fédération. Les sections du Bouveret, d'Hermance et de Bellevue les entourent, accompagnées de celle qui s'appelle Corsier, en attendant de devenir Vevey-Plan, puis Vevey-Sentinelles. Car, de même qu'il existe deux fanfares et deux pintes dans certains villages valaisans de moins de cent habitants, à Vevey il y a maintenant deux sociétés de sauvetage : politique oblige! Dominée par les libéraux, la plus ancienne hésite toujours à sacrifier son indépendance. Les radicaux qui ont fondé l'autre ne temorisent pas, eux. Avant même que leur bateau soit seulement dessiné, ils ont posé leur candidature. Ils pourront dire ainsi non seulement qu'ils sont - comme toujours ! - en avance sur les « gants beurre frais » mais encore que leur entrée dans la société coïncide avec l'imminente et glorieuse Fête des Vignerons.

La partie administrative terminée, tout le monde se rend au bord du lac pour assister d'abord à un concours de plongeurs ramenant un mannequin d'une profondeur de trois à quatre mètres, puis à la course des canots, moment fort de la journée. Cette fois, sept équipes sont sur les rangs et le trajet couvre 2,3 km., avec deux virages. Le Bouveret remporte la palme, en 13 min. et 42 s. devant Nyon, Vevey, Morges, Saint-Gingolph, Versoix et Territet.

La fête s'achève par un banquet de plus de deux cents convives, à l'Hôtel des Alpes. Au milieu de la table trône un modèle réduit, tout en fleurs et haut de deux mètres, de l'époustouflante tour que l'ingénieur Eiffel vient d'inaugurer à Paris.

... et des bas

Comme prévisible, la fête à Territet encourage l'éclosion de nouveaux groupements, à Cully sous l'impulsion du pharmacien Bujard, à Saint-Prex où M. Colomb dirigeait déjà une équipe rattachée à Morges, à Lutry et Rolle enfin où des comités d'initiative sont en voie de formation. En été 1890, Bellevue éprouve la plus heureuse des surprises, lorsqu'une résidente généreuse, la baronne Rothschild, lui fait don d'un canot si magnifique que la section doit aussitôt se préoccuper de lui construire un abri !

Il n'y a hélas pas que des bonnes nouvelles à enregistrer.

A Nyon, il faut dissoudre l'équipe en raison de son indiscipline au retour de la fête de 1890.

A Ouchy, la section périlclitant, son comité souhaite accueillir en bloc une trentaine d'employés du chemin de fer Lausanne-Echallens, dont les finances d'entrée et les cotisations aideraient puissamment à renflouer la caisse. Or, ce projet suscite des oppositions au comité central : on y redoute l'entrée en masse de gens dont l'intérêt est tout à fait étranger au but principal de la société.

De Crousaz a beau invoquer le précédent des carriers de Meillerie, acceptés en 1886 alors même que la plupart n'avaient jamais mis le pied sur un bateau. Une forte minorité est mécontente et les gens de Cully parlent même de faire sécession si on conserve les cheminots. Le vice-président Dunant doit user de toute sa diplomatie pour qu'un esprit de large solidarité finisse par l'emporter.

Plus grave est la situation à Thonon. Le président, le général Jacquot, démissionne en 1892 et l'on ne trouve personne pour lui succéder.

Les cotisations ne rentrent plus, les rapports d'activité font défaut, certains membres contrecarrent systématiquement les efforts de ceux qui voudraient remettre la section d'aplomb.

Sur le plan financier, enfin, et dans l'ensemble des sections, la situation évolue mal à partir de 1890.

Le nombre des malades ayant augmenté dans une plus forte proportion que celui des sociétaires, la somme des dépenses a été de beaucoup supérieure à la moyenne des premières années. Enclins à la facilité, les comités locaux font trop souvent verser des indemnités de maladie ou payer des factures de médecins et pharmaciens sans exiger de certificats ni contrôler les justifications. Le comité central doit multiplier les rappels et les mises en garde.

Les dernières années du colonel

En 1893 et 1894, W. Huber avait eu la joie d'accueillir au sein de la Société les sections nouvelles de Villeneuve, Montreux et Lugrin-Tourronde. En mars 1895, retenu à Paris par la maladie, il apprend

avec regret que le comité central a dû rayer Thonon des rôles. « La personne qui s'était chargée de reconstituer la section a cru devoir le faire dans un esprit absolument en dehors de nos statuts, sans mutualité, sans assurance, sans rapports avec le comité central. Dans ces conditions, nous pouvons considérer la section de Thonon comme démissionnaire et attendre les événements. »

La mort emporte le colonel le 19 mai 1895, sans lui avoir permis de revoir son cher Léman. Il était chevalier de la Légion d'honneur et âgé de 65 ans. Comme officier des troupes fédérales du génie, il s'était distingué lors de la construction de la route militaire de la Furka. Pour le reste, l'essentiel de sa carrière civile d'ingénieur s'était déroulé en France, où il avait dirigé plusieurs sociétés industrielles. Mais il revenait chaque été au moins dans sa propriété de Versoix, puis de Mies.

L'interrègne Dunant

L'homme qui remplace le colonel à la tête de la société est tout différent. Avocat à Genève, puis procureur général, Albert Dunant milite dans les rangs du Parti démocratique (libéral) et en novembre 1883 est élu au Conseil d'Etat, où son ami Gustave Ador le rejoint deux ans plus tard.

C'est une nature généreuse et loyale, portée à la conciliation. Quand Huber lui demande, en 1885, de fonder avec lui et quelques autres la Société de sauvetage du Léman, il accepte sans barguigner la vice-présidence. Et en fait, il occupera à plus d'une reprise le fauteuil surélevé, lors des absences du colonel.

Quand il accède à la présidence, en juillet 1895, il a cinquante-deux ans, en sorte que les sections peuvent espérer qu'il demeurera longtemps à leur barre. Il n'en sera rien. Après dix-huit mois de fonctions seulement, Dunant démissionne pour raisons de santé et simultanément quitte le gouvernement. Ironie du sort : sa santé s'étant rétablie, il vivra jusqu'à... 87 ans !

A son bref mandat on attachera d'abord le souvenir de l'Exposition nationale, à Genève en 1896, à laquelle la Société participe en présentant des photos de ses canots et une carte topographique du lac. Le résultat déçoit tout le monde : le jury n'attribue à la Société qu'une médaille de bronze, alors qu'on attendait au moins une médaille d'argent. Recours déposé et rejeté, on apprend que le comité a, par mégarde, inscrit la Société dans un groupe d'exposants où le caractère d'utilité publique, de dévouement au prochain ne jouait aucun rôle ! On se console en songeant qu'une pareille erreur d'aiguillage s'est produite au secteur de l'agriculture...

C'est en 1896 aussi que le Sauvetage de La Tour-de-Peilz demande à entrer dans la Société. Le fruit avait mis longtemps à mûrir. Et après l'admission successive de Territet, Vevey-Sentinelle, Vevey-Vétérans, Montreux, Villeneuve, Saint-Gingolph et Bouveret, l'obstination du Doyen à faire cavalier seul prenait mauvaise figure. Comme les jeunes, d'autre part, brûlaient de se mesurer, dans les concours, à leurs rivaux d'à côté et d'en face, les vieux irréductibles avaient dû s'incliner.

Pour le reste, Dunant voue l'essentiel de son activité de président à la révision des règlements des équipes, du matériel, de la caisse d'assurance contre les accidents et de la caisse de secours mutuels. Domaine dans lequel ce juriste distingué se sentait à l'aise.

De Crousaz pilote en chef

Pour lui succéder, le comité central fait appel à l'ingénieur Fédor de Crousaz, à Lausanne, qui a présidé longtemps la section d'Ouchy et a fonctionné jusqu'ici comme rapporteur des récompenses décernées à chaque fête annuelle.

De Crousaz a coup sur coup la satisfaction de voir, en trois ans, des sections nouvelles se fonder à Lutry, puis à Rolle et une rescapée, Thonon, réintégrer le giron central. Mais comme dira Dunant (acclamé président d'honneur à l'assemblée de Morges) : « L'ombre et la lumière se succèdent sur notre société » Tandis que des équipes s'élancent dans la vie pleines d'enthousiasme, d'autres s'engourdissent : Le Bouveret, Meillerie, Lugrin-Tourronde, Hermance sont tombées en léthargie depuis des temps variables. Dans ces petites bourgades, la difficulté est moins de trouver des marins sans peur devant la tempête que des cadres administratifs, présidents, secrétaires, caissiers surtout ! La rédaction de rapports, la présence aux séances, la tenue d'une comptabilité même sommaire, la rentrée des cotisations et la distribution des secours, tout cela rebute pêcheurs, ouvriers, paysans et artisans infiniment plus que l'affrontement physique du danger...

Il arrive parfois, cependant, que les forces de la nature se déchaînent avec une force telle qu'on ne puisse rien leur opposer. Dans la nuit du 11 au 12 mai 1899, la vaudaire saccage le Haut-lac avec une violence inouïe et, sous les yeux des gens de Cully impuissants et désespérés, jette leur Major-Davel contre les enrochements, où il se brise complètement. Un bateau superbe, lancé il y a sept ans à peine et chéri comme un enfant !

Leur douleur apaisée, les Culliérans font immédiatement circuler une souscription, qui leur procurera de quoi s'acheter une nouvelle barque, et sollicitent l'aide aussi de la société. Vu la cruauté de leur

malheur, et bien que le règlement soit muet sur un tel cas, le comité central leur alloue un subside de 50 francs.

Incidents et arbitrages

Si l'état de la fortune centrale ne permet pas de largesses, celui des caisses de sections est plus fragile encore. Aux courses de juillet 1900, l'équipe de Meillerie obtient un deuxième prix de 50 francs dont elle refuse de prendre possession. Thonon tient la somme à sa disposition durant six mois, puis l'utilise pour combler en partie le déficit que l'organisation de la fête lui a causé. En avril 1901, revenue de son aigreur, Meillerie réclame son prix. Thonon lui objectant qu'elle n'a plus d'argent, elle porte l'affaire devant le comité central, qui lui donne tort.

Les Sages en profitent pour remettre une fois de plus sur le métier le règlement des concours de canots... sans illusions d'ailleurs quant à l'efficacité de leurs amendements. L'imprécision des chronométrages et le flou de la ligne d'arrivée entre deux bouées dansant sur les vagues susciteront toujours, à moins que le Bon Dieu n'y veille en personne, des contestations entre les concurrents, quand ce n'est pas au sein des contrôleurs. Mais c'est le prix à payer pour le maintien de telles fêtes, voire pour la survie, à longue échéance, des sections et de la Société mêmes.

C'est donc avec philosophie que de Crousaz, assisté du vice-président Juste Lagier (au prénom prédestiné) reçoit les doléances d'Ouchy injustement privée de la première place aux courses de Lutry, en 1902. Il est manifeste que, ce jour-là, les chronométreurs ont commis des erreurs. Toutefois, les décisions du jury sont sans appel, sauf protêt immédiat. Aussi, la seule manière de panser la blessure consiste-t-elle à délivrer à la section plaignante un satisfecit postiche, dont elle a la bonne grâce de se contenter.

La ronde des sections recommence

En juin 1900, soit quatre ans seulement après son adhésion, la section de La Tour-de-Peilz notifie qu'elle démissionne de la société. Le bureau du comité central entreprend aussitôt auprès des dirigeants locaux des démarches conservatoires qui resteront vaines. Bien que les procès-verbaux ne soient guère explicites, il semble que, pour les gens de La Tour, le plaisir des régates n'ait finalement pas compensé le désagrément de cotisations jugées trop lourdes. D'autant plus que leur bateau est le seul construit pour naviguer à douze avirons. Or, dans les concours, il n'y a de séries qu'à six, huit ou dix rameurs. D'où l'obligation fâcheuse pour eux d'amputer leur équipe à tous les coups.

Edifiée peut-être sur des bases trop étroites, la section de Rolle pour sa part, ne bat plus que d'une aile, au tournant du siècle. Dans son rapport, de Crousaz ne craint pas de parler même «d'évanouissement». Il faudra patienter quatre ans pour que la malade trouve une douzaine de membres résolus à lui rendre vie.

Cette même année 1904, la minuscule commune d'Anières parvient à constituer une section que l'assemblée générale accueille avec attendrissement. Mais quand cette benjamine sollicite de payer 1 franc par membre seulement au lieu de 3 francs pour entrer dans la caisse de secours mutuels, le comité lui répond qu'il ne peut lui être accordé aucun traitement de faveur.

En 1905, enfin, c'est Clarens qui est baptisée vingt-septième fille de la Société de sauvetage du lac Léman.

Renoncements

Comme cette année 1905 marque les vingt ans de la fédération, de Crousaz aimerait faire imprimer une plaquette commémorative. Celle qu'Aubert-Schuchardt avait sortie de ses presses en 1892, si précieuse qu'elle soit, a décidément vieilli. Mais le secrétaire-trésorier Teyssiere attire l'attention de ses collègues sur le coût élevé d'une publication qui déséquilibrerait des comptes déjà précaires. Appelés sans cesse à prêcher l'économie aux sections, les Sages se résignent à donner l'exemple et renvoient l'édition de la brochure à des matins plus riants.

Pour un 20^{ème} anniversaire, 1905 avait d'ailleurs commencé tristement. Au début de janvier, un ouragan s'était abattu sur le Haut-lac, mettant à mal quantité d'embarcations et détruisant entre autres le bateau tout neuf de Tourronde (tandis que celui de Meillerie était sauvé de justesse par trois équipiers). La pauvre section, qui venait à grand-peine de se reconstituer après avoir frôlé la dissolution, est effondrée. Que va-t-on pouvoir faire pour elle ? Peu de chose, trop peu, à l'évidence. L'ère des déficits n'étant pas près de s'achever, on vote aux gens de Lugrin, comme cinq ans plus tôt à ceux de Cully, le modeste subside de 50 francs, accompagné d'une pleine brassée d'encouragements et de la permission de faire une quête pendant le banquet de la prochaine fête. Après quoi le comité central maintient sa jurisprudence selon laquelle le recours à un rebouteux ne donne pas droit aux secours de la caisse, confirme l'exclusion de deux sociétaires qui complotaient l'éclatement de la section de Rolle et refuse de vendre à Meillerie des médailles qu'elle voudrait

attacher à la poitrine des trois braves qui ont sauvé son canot : ils se contenteront d'une lettre de félicitations, comme c'est la règle.

«Oui, il est dur parfois de siéger sur l'Olympe et de ne pas pouvoir céder à tout ce que le cœur voudrait», songe de Crousaz, en signant le procès-verbal de ce qui aura été sa dernière séance. La maladie, en effet, l'atteint quelques mois plus tard et ne lui laissera plus de répit jusqu'à sa mort, en été 1906. Comme s'il avait eu le pressentiment de sa fin, il venait de demander et d'obtenir un renforcement du bureau du comité central. Ce qui lui avait procuré la joie de voir son ami Juste Lagier accéder à la première vice-présidence...

La maladie de de Crousaz perturbe la marche des affaires centrales pendant plusieurs mois et oblige à renoncer à l'assemblée générale de 1906. Quand Lagier saisit les rênes, en effet, la section de Saint-Prex, qui avait offert d'organiser les assises, objecte qu'on l'a laissée trop longtemps sans réponse, et aucune autre ne veut improviser une fête en quelques semaines. Il faut donc se résigner à écrire aux membres qu'on ne se reverra qu'en 1907.

Les ressources de Juste

Lagier est, à cette époque, le grand homme de La Côte. Après avoir fait ses études de théologie à Neuchâtel, Leipzig et Paris, et avoir été pasteur à Bière, puis à Perroy, il s'est fixé en 1889 à Nyon, où il est devenu directeur des écoles. Attiré par la politique, il s'inscrit au Parti radical vaudois et, en 1896, réussit une élection fracassante au Conseil national, contre le favori Bugnon, de Saint-Prex. Depuis 1903, il vit de ses rentes, siège encore au Grand Conseil et participe à la direction de la Société vaudoise de secours mutuels. Il préside la section de sauvetage de Nyon depuis 1891.

Lorsqu'il s'assied dans le fauteuil de de Crousaz, il se préoccupe d'emblée du problème des finances, plus angoissant que jamais : les comptes de 1905 n'accusent-ils pas un déficit de 3034,85 francs ? En vingt ans, jamais les chiffres rouges n'ont été aussi désastreux ! Lagier invite donc le comité central à donner à son bureau la mission urgente de proposer les moyens d'équilibrer le budget de la société et, avec Teysseire, Roussy et Jaccottet, se met à la tâche sans désespérer. Le rapport dont il donne lecture un mois plus tard au comité est clair. Pour quelles raisons notre déficit est-il devenu chronique et croissant ? A ses débuts, la Société de sauvetage contenait deux catégories de membres, toutes deux assez nombreuses : ceux qui payaient et ceux qui travaillaient. Membres de la société dans le seul but de la soutenir moralement et financièrement, les premiers ne touchaient pas les indemnités pour maladie auxquelles ils auraient eu droit; ne faisant pas partie des équipes, ils restaient plus ou moins passifs. Les seconds étaient les membres des équipes, les vrais actifs. Chez eux, les indemnités pour maladie, les primes en cas de sauvetages, de sorties pour régates étaient en revanche les bienvenues.

La situation est maintenant tout autre. Tandis que la première catégorie est devenue de plus en plus petite, le nombre des membres qui tiennent à leurs indemnités a considérablement augmenté. Et il s'est ajouté, ces dernières années, une troisième catégorie de membres : ceux qui viennent à nous dans le seul but de s'assurer à de très bonnes conditions, voire de meilleures conditions qu'ailleurs. C'est à notre avis là qu'est le mal...

Il faut donc réduire les avantages offerts par notre caisse, de manière qu'une partie des 12 francs payés par année à la caisse aille à la cause du sauvetage, qui est notre but essentiel. Nous ne pouvons, nous ne devons plus offrir autant d'avantages matériels que les sociétés dont le but principal est le secours mutuel... Il ne faut pas se cacher que ce mode de faire pourrait avoir pour inconvénient de rendre plus difficile le recrutement des équipiers. Quantité de sections éprouvent beaucoup de peine à en trouver de capables et dévoués. Les membres connaissant les choses du lac, les pêcheurs et les bateliers, ont pour la plupart des conditions d'existence modestes. Si leur situation matérielle était amoindrie, leur enrôlement deviendrait plus malaisé. Il faut donc trouver un moyen de parer à ce danger-là.

Sans grand débat, car on ne discute pas l'évidence, le comité central entérine les propositions de son bureau : 1907, la société ne paiera plus d'indemnités frais de médecin ou de pharmacien, ni pour bains à domicile ou en dehors; par contre, les indemnités journalières de maladie seront augmentées à 1,50 franc pour les équipiers et à 1,20 franc pour les autres membres.

La société n'attendra pas longtemps les heureuses conséquences de ces mesures. En 1907, le déficit fait place à un boni de 484,50 francs et l'année suivante l'excédent des recettes atteint 2570 francs. Teysseire sent un gros poids s'envoler de ses épaules de trésorier.

Il est vrai qu'à ce redressement remarquable - qui va durer plusieurs années - une démarche personnelle du président n'est pas étrangère. Le conseiller national Lagier est allé, lors d'une session des Chambres, exposer la situation pitoyable de la société à son ami, le conseiller fédéral Marc Ruchet. Le chef du Département de l'intérieur a aussitôt promis une aide annuelle de la

Confédération, aide qui prend dès 1909 la forme engageante d'un gros billet de 1000 francs. Dame, entre frères francs-maçons il n'est pas interdit de se faire des gracieusetés...

Démission ! Démission !

A peine reçu la circulaire annonçant les énergiques décisions de l'aréopage suprême, les gens d'Anières se démasquent : ils donnent leur démission, sans trop cacher que le sauvetage sur le lac ne les passionne guère et qu'en adhérant ils avaient surtout voulu profiter des bienfaits de la caisse sociale. Aussi Lagier ne fait-il rien pour les retenir.

Un mois plus tard, c'est Clarens qui claque la porte. Mais sur un mouvement d'humeur, parce que Teysseire a refusé à trois reprises les comptes de la section, réclamant chaque fois des rectifications. Teysseire n'a pas de peine à justifier ses exigences et à démontrer au comité central que ce sont les gens du Basset qui ont tort. Une délégation se rendra donc auprès d'eux, afin d'apaiser les esprits. En septembre 1907, enfin, Coppet s'en va. La blessure, là, est plus profonde. Coppet estimait avoir droit, cette année, au Prix William Huber, décerné depuis 1896 à la section qui s'est acquittée le mieux de ses devoirs administratifs (présence aux séances, envoi des rapports, effort pour diminuer les frais généraux, rentrée des cotisations, discipline des équipiers et entretien du matériel). Or, c'est Rolle qui l'a obtenu, sur un rapport établi par Teysseire (toujours lui !) qui a fait ainsi acte de favoritisme.

Le secrétaire-trésorier proteste de la pureté de ses intentions et de son égale estime pour toutes les sections. Il est vrai que plusieurs d'entre elles lui ont paru mériter le Prix William Huber. Mais, s'il a proposé à ses collègues d'accorder la préférence à Rolle, c'est que cette section a été durant quelques années à deux doigts de la déconfiture. Or, son comité est parvenu non seulement à la redresser, mais encore à la placer au premier rang des candidates au Prix Huber. De plus, Rolle a accepté d'organiser la Fête centrale, cette année, et l'on sait quel travail considérable cela représente. - J'ai cru bien faire, conclut le malheureux Teysseire, à vous de me dire si je me suis trompé. D'une seule voix, le comité central rassure son dévoué secrétaire-trésorier, dont il ratifie les motifs sans hésiter. Dunant, qui assiste à la séance, est particulièrement chaleureux envers son ancien collègue et sévère pour les gens de Coppet. Si une section démissionne pour des raisons aussi mesquines, où allons-nous ?

Le bureau écrira donc aux insurgés qu'on n'accepte pas leur départ et qu'on les engage instamment à s'inspirer mieux de l'idéal de solidarité qui est à la base même de la société. La veuve du colonel fera une démarche identique auprès d'eux. Mais sans succès. En décembre, Coppet confirme qu'elle ne se considère plus comme membre de la grande famille et renvoie le petit matériel qu'on lui avait confié.

En réalité, outre ses démêlés à propos d'écritures comptables, Clarens remâchait un autre sujet d'aigreur. Aux courses de Rolle et, selon les calculs des chronomètres, elle aurait dû obtenir le 2ème prix de sa série. Or, après lui avoir annoncé qu'elle recevrait le 6e, on lui a décerné le 5e dans un carton indiquant le 4e ! Le moins qu'on puisse dire est donc que le jury a manqué de sérieux. Lagier réunit alors tout le monde, pour tâcher d'y voir clair. Il ressort de son enquête minutieuse que Cully, Saint-Prex, Ouchy et Clarens ont présenté des réclamations dès après la course. Le jury a délibéré à huis clos pendant une heure et tranché au plus près de sa conscience. Les résultats affichés sur le quai de Rolle n'étaient pas officiels. Des journalistes et des dirigeants de sections se sont à certains moments faufilés dans le pavillon du jury et approprié des résultats colportés ensuite, et déformés, au-dehors.

Le jury acceptant finalement, par gain de paix, de dire qu'il serait désolé d'avoir causé du tort à une section, le bureau central propose d'enterrer la hache de guerre, en faisant inscrire au procès-verbal que l'on considérera que les équipes en cause ont obtenu chacune un 2e prix ex- æquo.

Après un ultime tête-à-tête avec le comité, Lagier voit ses efforts de conciliation aboutir. Clarens se rallie à la formule transactionnelle et retire sa démission. Ouf !

Destitution d'un président

On ne peut pas toujours jouer les Nicolas de Flüe, il faut frapper parfois.

La section de Thonon paraissant partir à la dérive depuis un bout de temps, Lagier s'est rendu sur place en mars 1909, accompagné de son vice-président Jaccottet. Ils se sont entretenus avec le président local, J. Mercier, lui ont aidé à régler quelques menues affaires pendantes et l'ont encouragé à reconstituer son comité : il ne saurait cumuler indéfiniment ses fonctions avec celles de secrétaire, de caissier et de contrôleur des comptes ! Sur le chemin du retour, ils s'avouent que l'homme leur laisse une impression mitigée...

Occupés les mois suivants à mettre systématiquement à jour les règlements de la société, puis à tancer Meillerie, qui boude depuis trois ans les séances (au concours de Cully, deux de ses équipiers

ont répondu « présent » pour deux camarades occupés, à la même heure, à décharger des pierres dans le port de Nyon !), Lagier, Teysseire et leur adjoint Arnaudeau se retrouvent à Thonon le 16 septembre, cette fois le front soucieux et la mine sombre. Plusieurs équipiers malades se sont plaints de n'avoir pas reçu leurs indemnités, portées pourtant avec acquits dans les rapports trimestriels de Mercier. Invité par lettres à s'expliquer, ce dernier a fait le sourd.

Débarquant à l'improviste, Lagier et ses collègues enquêtent auprès des plaignants et se convainquent vite que des malversations ont été commises. Rencontré à l'angle d'une rue, Mercier se dit prêt à discuter dans son bureau, « où il se trouvera dans quelques minutes ». En fait, les trois délégués l'y attendent une demi-heure en vain, Mercier ne réapparaît pas.

Lagier, Teysseire et Arnaudeau prononcent alors séance tenante sa destitution de président de la section et le rayent des membres de la société. Ordre est donné à la section les sommes qui leur sont dues, sommes par ailleurs un bureau de recouvrement à de faire rembourser par le fautif. On donne, enfin, à Ed. Portier nommé président provisoire, tous pouvoirs pour remettre les choses en ordre dans la section. L' affaire fera du bruit dans la fédération...

Visions d'avenir

La Société des Mouettes genevoises, fondée en 1897, assure un service public de navettes entre divers débarcadères de la rade et, dès le début, véhicule un nombre impressionnant de passagers : 510 000 en 1899, 745 000 en 1910. Ses bateaux, qui naviguent toute l'année, sont propulsés par des moteurs à essence. Comme leurs dimensions les rapprochent des canots de sauvetage, l'idée s'est fait jour qu'on pourrait aussi doter ces derniers de moteurs. A l'assemblée générale de Cully, en 1909, M. Lewis Stein, vice-consul de Grande-Bretagne à Genève et membre d'honneur de la société, propose au bureau d'étudier la question « de l' introduction de canots automobiles de sauvetage ». Nommée aussitôt, une commission de trois membres aboutit, en avril suivant, à la conclusion que les finances de la société ne lui permettent pas d'envisager pour l'instant de subsidier des acquisitions aussi onéreuses. Mais on ne devra pas perdre le problème de vue, car, si l'on en juge par les expériences récentes, au meeting de Monaco notamment, les moteurs paraissent ouvrir sur l'eau d'intéressantes perspectives.

Train-train

Toujours soucieux de faciliter le travail de ses équipiers et d'améliorer leurs résultats, le bureau se penche sur des modèles de ceintures de sauvetage avec mousqueton et corde, qu'on présentera aux chefs de troupes, pour connaître leur avis.

Parmi plusieurs, on choisit également le type de boîtes de pharmacie qui renouvelleront le plus efficacement l'équipement des sections. Dans le même ordre d'idée, on cherche des médecins disposés à donner des cours de premiers soins pour noyés. Mais les conférenciers se font désirer: depuis que la caisse ne paie plus leurs honoraires, les rapports avec les docteurs de la Faculté se sont refroidis...

La faveur des courses est plus vive que jamais. Celles de la fête centrale ne suffisant plus, on en a organisé de régionales, qui se sont courues sur le Petit-lac. Morges veut maintenant en monter à son tour pour les sections du Grand-lac. Lutry suggère, à titre d'essai, une série supplémentaire, ouverte aux sections disposant d'assez de monde pour armer deux canots.

Obstiné comme Caton l'Ancien, Chs Bartholoni a proposé pour la Xe fois au comité central la suppression pure et simple des courses de canots. Le secrétaire consigne comme suit le résultat du vote sur cette motion : « *Enterrement de 1re classe!* »

Le drame du Titanic

Le 14 avril 1912, le plus grand et le plus luxueux des paquebots qui aient jamais navigué à la surface de l'eau, le Titanic de 60'000 t., orgueil de la White Star Line britannique, heurte un iceberg au sud de Terre-Neuve et coule en faisant quinze cents victimes. L'horreur de cette catastrophe bouleverse le monde entier. Partout on évoque, les larmes aux yeux, le spectacle déchirant de l'orchestre et des passagers chantant *Plus près de toi, mon Dieu!* tandis que le navire s'enfonce.

Plus prosaïques, d'aucuns font remarquer que si le transatlantique avait eu à bord davantage de canots, de bouées, et de gilets insubmersibles, on eût déploré infiniment moins de noyés. Et chez nous le drame fait songer au comité central que les moyens de sauvetage sur les vapeurs de la CGN sont terriblement insuffisants : en comptant les bancs et les tables, on a de quoi faire flotter le tiers du nombre autorisé de passagers.

Or, comme le risque (même léger) de collisions dans le brouillard subsiste, on devrait faire mieux. Avant d'intervenir auprès de la direction de la compagnie, on attendra toutefois de connaître le résultat

de la circulaire que les autorités fédérales ont adressée, sur ce sujet, à toutes les entreprises publiques de navigation sur les lacs suisses.

L'exploit de Grandjean

- Attention ! Je le vois !

Sur le canot stationné à quart-lac, devant Morges, proue à l'orient, tous les cous se tendent, mais chacungarde son aviron en mains. Le pharmacien Soutter, jumelles aux yeux, est le seul debout. Son bras montre en direction d'Ouchy un point noir qui grossit rapidement: l'avion de Grandjean. A bord, personne ne pipe plus mot. Dans le silence du large le ronron du moteur s'amplifie... On distingue maintenant les grandes ailes, la carlingue et les flotteurs... A une hauteur d'environ 25 mètres, l'aéroplane semble foncer droit sur l'embarcation. Avec un bruit assourdissant, l'engin passe au-dessus des huit équipiers. La tête renversée pour mieux voir, Francfort perd sa casquette, qui roule à ses pieds.

- Bravo ! Bravo !

- Quelle sacrée vitesse !

- Ce n'est pas moi qui monterais sur une machine pareille !

L'appareil est déjà loin. Il doit survoler le canot de sauvetage de Saint-Prex, en attendant d'amerrir à Genève.

Les gars de Morges ne sont pas renseignés dans le détail. Ils savent seulement que le comité central leur a demandé, comme aux autres sections de la rive droite, d'être à leur poste, ce 4 septembre 1912, pour porter secours, si nécessaire, à un aviateur qui essaiera de traverser le Léman dans sa longueur. En fait, ils viennent d'être les témoins de l'exploit qui vaut au jeune René Grandjean le prestigieux Prix Eynard, d'une valeur de 10 000 francs, destiné à récompenser le premier aviateur suisse capable, sur avion suisse, de relier Chillon à Versoix, en faisant des escales à Ouchy, Rolle et Coppet, avec arrêt de moteur et remise en marche sans aide extérieure. Un mois plus tard, le comité central reçoit avec reconnaissance le don de 100 francs que le Club d'aviation et la Suisse sportive allouent à la société, pour la mobilisation de ses équipes et de ses canots le long du parcours de Grandjean.

Les ressources de Juste (bis)

En 1912, les cantons de Vaud, Valais et Genève ont adopté un règlement concernant la police sur le lac, qui astreint notamment tous les détenteurs de bateaux à l'obligation de se procurer un permis de navigation. L'année suivante, quelques préfets zélés invitent les sections de leurs districts à payer l'émolument de 5 francs en échange duquel elles obtiendront le précieux document. Alerté par les présidents locaux, qui trouvent un goût amer à la démarche - d'autant plus qu'il faudra ensuite se prêter à des inspections de canots d'ores et déjà facturées 1 franc pièce! - Lagier rassure son monde. Et bien vite, effectivement, l'officialité rentre ses griffes. Les bordereaux glissent à la corbeille, on n'entend plus parler de rien. Membre de la même loge maçonnique que Lagier, le chef du Département des travaux publics, P Etier, a dit en haut lieu les mots qu'il fallait...

Quelques mois plus tard, Lagier applique la même souveraine recette pour nouer avec la Fondation Carnegie des liens qui seront bénéfiques au Sauvetage. Cette fois, c'est avec le frère maçon Paul Maillefer, syndic de Lausanne, conseiller national et membre du conseil suisse de ladite fondation, qu'il s'entretient discrètement...

Mort de Lagier

La fin de la Belle Epoque

Lagier a encore la satisfaction de voir le Sauvetage de Rivaz préparer son admission dans la fédération. C'est en décembre 1913, en effet, que ce groupement aborde le comité central, pour connaître les conditions d'entrée dans la Société.

Tombé malade à son retour des Chambres, Lagier s'alite avant Noël. Une défaillance cardiaque le terrasse le 4 janvier 1914, à la douloureuse surprise des siens et de ses innombrables amis. Il avait 64 ans seulement. Jusqu'au dernier moment, il s'était intéressé aux affaires de la société, grâce aux fréquents rapports et visites que lui faisait son vice-président, le professeur Chs Jaccottet.

Elu à la présidence en février 1914, celui-ci empoigne les commandes avec résolution. Il est d'ailleurs au courant de tout, puisque c'est en 1905 déjà que le comité central l'a appelé à son bureau.

Le programme de l'année est chargé. A toutes les activités ordinaires s'ajoute la mise sur pied du mini-stand que la société ouvrira à l'Exposition nationale, à Berne. Fort de l'expérience de 1896, on s'est inscrit, cette fois, dans la catégorie adéquate. Pour renseigner le public sur les buts et l'organisation de la société, on présentera, outre les indispensables photos des équipes et des canots, des fac-similés de diplômes, de médailles, une carte du Léman avec les niveaux des fonds et un échantillonnage de matériel léger: 2 avirons, 2 gaffes, 2 ancres, 2 chavons, 2 bouées, 2 ceintures de

plonge et une boîte de pharmacie. Exécutée avec goût et minutie par un artiste local, Vevey-Plan offre en sus une maquette de son canot, qui ne peut manquer de retenir l'attention des visiteurs. Le succès récompensera tant d'efforts. A la mi-septembre, le comité apprend que le jury a décerné à la Société le «diplôme de mérite pour services rendus à la cause de l'utilité publique». C'est la plus haute distinction que puisse obtenir une personne morale d'intérêt général. Jaccottet et ses collègues rayonneraient de fierté, si, dans l'intervalle, l'Europe n'avait brusquement basculé dans la tragédie et le chaos. En août se sont succédé les déclarations de guerre des grandes puissances, cependant que l'Allemagne du Kaiser jetait ses armées contre la France, en violant la neutralité belge. La Belle Epoque a pris fin, dans la désolation des peuples.