

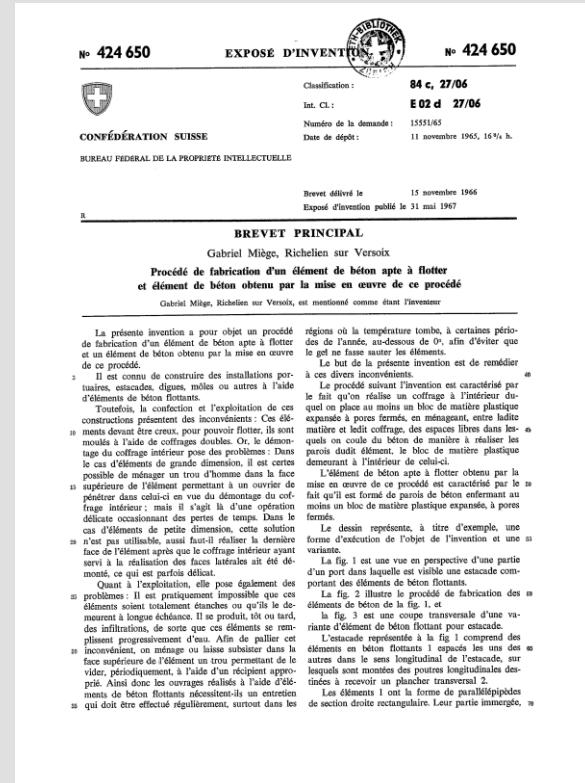
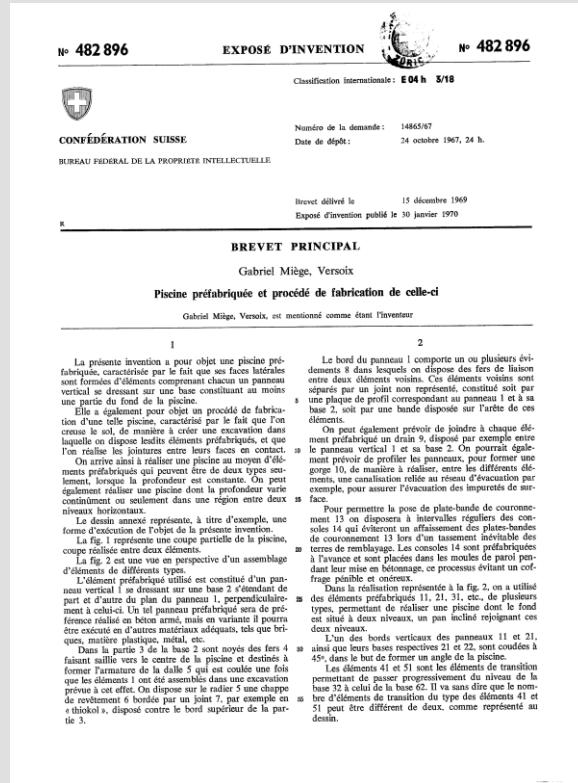
Les inventeurs de Versoix

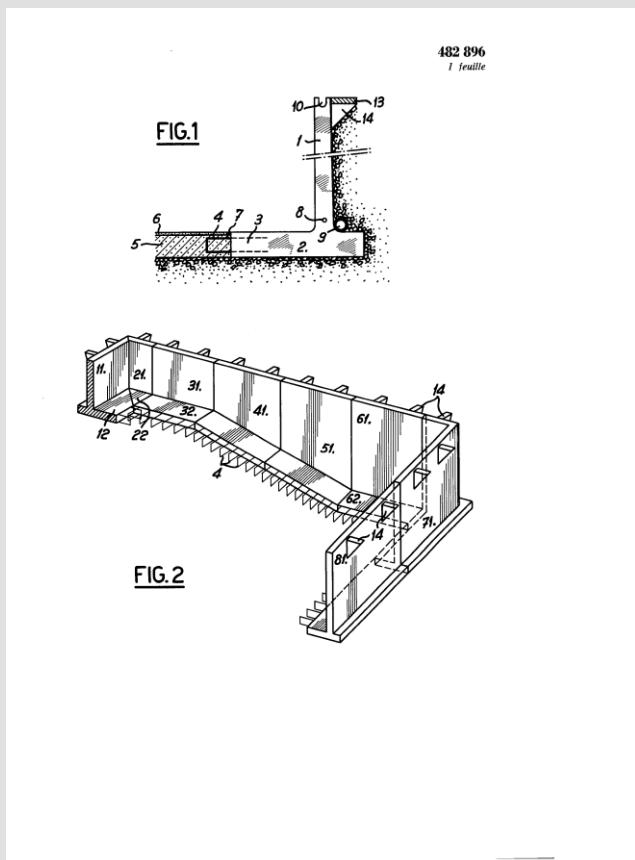
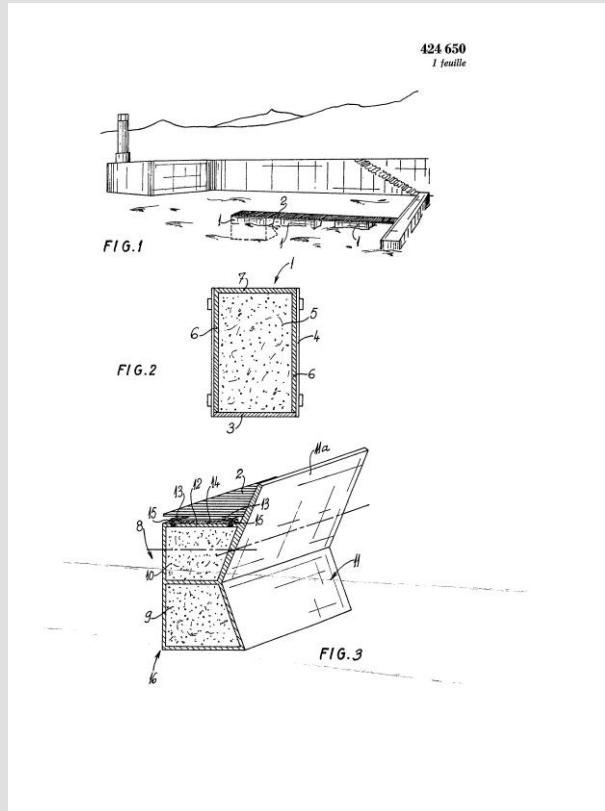
Gabriel Miège exploite avec son frère une gravière à Richelien sur Versoix et fabrique des éléments en béton. Ce domaine a été acheté par Oscar Vienne (1879-1956) et sa femme Céline (1879-1936) à la fin des années 1920. Son gendre André Miège exploitera ensuite la gravière avec ses deux fils Gabriel et Gilbert.

C'est en 1965 que Gabriel Miège déposera le brevet pour un système de pontons flottants qui équipèrent de nombreux ports. En 1969 il obtient le brevet pour une piscine préfabriquée.

Quelques années plus tard, son fils Michel repris l'idée en la développant, et de nombreux plans d'eau furent équipés de ce système d'estacade. (Voir article ci-dessous)

12. Gabriel Miège





Pour l'équipement des ports modernes

Michel Miège, un Genevois de 25 ans a mis au point des pontons ... en béton flottant !

Cher Michel Miège la volonté réalisatrice n'attend pas le nombre des années. Ce Genevois de Versoix n'accuse que 25 ans et déjà il fait figure de pionnier dans un domaine dont l'utilité publique est évidente : l'équipement des ports. La solution moderne qu'il a mise au point résout pratiquement tous les problèmes... qui sont pourtant nombreux sur les plans d'eau ! Sa conception consiste à créer des estacades (c'est-à-dire des pontons) en béton flottant.

La formule a fait ses preuves. Elle est maintenant protégée par des brevets internationaux. Elle s'impose partout.

Face à l'essor des sports nautiques...

Nul n'oserait nier l'extraordinaire essor des sports nautiques et de la navigation de plaisance. C'est un des phénomènes sociaux de notre époque. Cette situation de fait implique évidemment la modernisation rapide des aménagements portuaires. De nouveaux ports doivent être établis. Même sur l'eau, l'espace commence à faire défaut, non pour naviguer mais pour s'amuser. La bataille se heurte aux mêmes difficultés que l'automobile.

Et puisque la place manque, il faut la créer... par la multiplication des points d'amarrage, par l'utilisation rationnelle des surfaces existantes. D'où la nécessité de recourir à des conceptions modernes.

Les avantages des estacades flottantes

Le type classique de pontons fixes, montés sur piliers, présente de multiples inconvénients, tant lors de la construction qu'à l'utilisation.

A tous ces inconvénients, les estacades de Michel Miège apportent une solution moderne et fonctionnelle.

Les estacades flottantes sont formément amovibles, elles peuvent être déplacées en tout temps et en tout endroit. Elles épousent le niveau de l'eau, facilitant ainsi l'embarquement et le débarquement. Elles sont esthétiques

et sûrement satisfaisante grâce à l'ingéniosité technique qui a présidé à la conception de l'estacade

fixé, dans sa partie supérieure, un plancher en lames de bois. Dans les parties latérales des estacades, on trouve une ligne agréable à l'œil, donc plutôt esthétique pour le cadre du port. Ces poufes servent aussi de protection pour l'amarrage des bateaux. La partie inférieure du châssis est bouclée à des tiges filetées qui sont scellées dans les monoblocs en béton armé. L'estacade est fixée à la digue ou au sol par une

tous fixes) de sorte que l'on y évolue à l'aise. Cette largeur est également un élément de stabilité.

Quel est le « tirant d'eau » de l'estacade ?

L'estacade est immergée dans la proportion approximative de deux tiers. C'est-à-dire que 60 cm sont sous l'eau et 35 cm dessus. Ce tirant d'eau peut être modifié à volonté (au stade de la construction) par le degré de les-



Photo: GALT Paris

L'estacade (ponton) en béton flottant adoptée par les pouvoirs publics dans la rade de Genève



Michel Miège.

grâce à leur revêtement de chêne et elles constituent un système très économique. Le coût d'une telle installation est en effet inférieur de 50 % au moins du procédé traditionnel. Et les frais d'entretien sont nuls pendant la période de cinq ans que couvre la garantie.

Reste la question de la stabilité. Elle a trouvé une réponse en-

elle-même et au système d'ancre. L'estacade absorbe l'effet des vagues. De plus, elle est insubmersible.

Michel Miège, à son chantier de Versoix, nous a précisé d'emblée :

Des éléments de béton « farcis » de mousse synthétique

— En fait, l'idée est de mon père, Gabriel Miège, qui est un spécialiste de la fabrication du béton armé et dont l'entreprise existe depuis plus de cinquante ans. Je l'ai reprise à ma compte et je l'ai développé. Il a fallu de longues études pour la mettre au point et beaucoup de temps également pour l'expérimenter valablement. Mes estacades sont donc des pontons flottants constitués par des éléments préfabriqués (par mon père d'ailleurs, en sa gravrière de Versoix) en béton armé, contenant à l'intérieur une mousse synthétique qui permet à ce monobloc de se maintenir à la surface de l'eau... sans le soutien de piliers ou de pilotis enfouis dans le fond lacustre ou marin.

La charge ammorable est de 500 kg au mètre linéaire. Ces monoblocs sont reliés entre eux par un châssis métallique auquel est

passerelle d'accès. Le système de fixation permet à l'estacade d'absorber le mouvement ascendant ou descendant des eaux. Voilà pour l'essentiel sur le plan technique.

— Comment la stabilité est-elle assurée ?

— Chaque flotteur est simplement ancré sur quatre corps morts par de fortes chaînes croisées à 45 degrés. Ce procédé d'ancre (qui supprime donc les poteaux habituels) est conçu pour résister à des tractions latérales de trois tonnes, c'est-à-dire que nous sommes allés bien au-delà de la marge de sécurité. Même si les éléments flottants tombent, il n'y a aucun risque. Nos tests à cet égard sont éloquents, rassurez-vous !

— Quelle est la longueur minimum d'une estacade flottante ?
— Huit mètres au minimum. C'est la dimension du premier module. On peut y ajouter ensuite le nombre souhaité d'éléments, lesquels mesurent 3 m 50.

— Parlez-nous un peu du système de fixation à la rive !

— Une unique enclipe est nécessaire sur la rive. Un joint central à cardan facilement accessible, à plusieurs gorges et deux articulations latérales permettent l'estacade de suivre les variations du niveau de l'eau et antérieurement un léger déplacement latéral. La longueur de la passerelle est déterminée par les conditions locales et les variations du niveau envisagées. Des amplitudes de variation de 2 m. ne constituent pas un obstacle. Seule l'inclinaison de la passerelle signera une différence de niveau.

— Et en ce qui concerne l'amarrage des bateaux

— Une chaîne-mâtre passe dans les boucles d'une rangée de corps morts de 400 kg immergés à bonne distance, donc attaché aux chaînes d'amarrage aboutissant aux boucles. A titre d'exemple une estacade longue de cent mètres peut donner asile à 30 embarquement de taille normale. L'estacade est large de 214 cm contre 160 cm aux pon-

tages. Nous en construisons qui s'enfoncent davantage dans l'eau, lorsqu'il s'agit, par exemple, de points de départ pour les courses d'aviron. Comme vous le constatez les possibilités sont multiples autant que variées !

René TERRIER

Hugues Lavergne

Maire et contrebandier

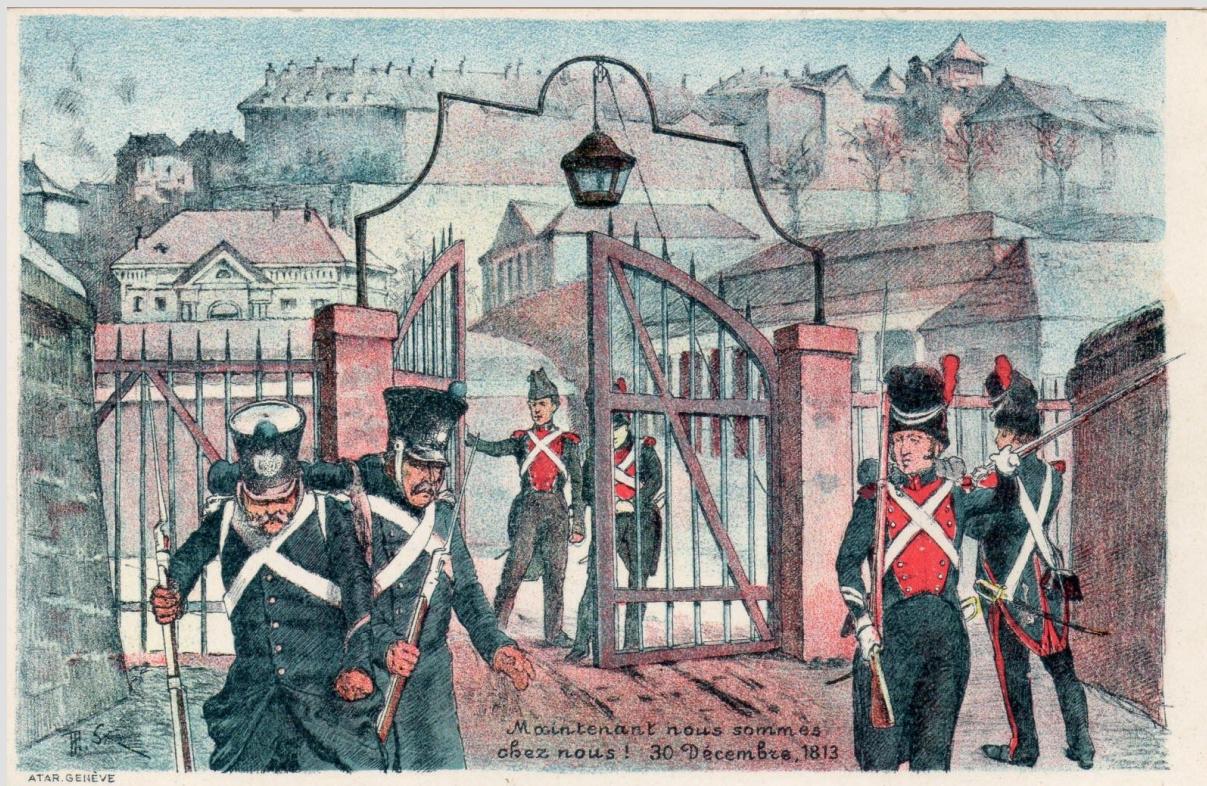
Hugues Lavergne est ferblantier et travaille probablement à la fabrique de tôles vernissées et de lampes Argand. Il sait écrire, ce qui n'est pas le cas de toute la population. Membre du comité de surveillance de la commune de Versoix le Bourg. Maire de Versoix la Raison le 20 nivôse an II (9 janvier 1794). Membre de la société des sans-culottes montagnards de Versoix en l'an II. Il est signataire d'une pétition de ladite société le 10 germinal an II (30 mars 1794), au représentant Albitte pour excepter les citoyenne Lannion (Duchesse de la Rochefoucauld-Liancourt) et Bar de l'arrêté du 23 ventôse an II (13 mars 1794) sur les nobles. Refuse la place de maire en 1802.

Il se lance, avec son frère et une bande d'agents entre Coppet et le Pays de Gex, dans la contrebande. Il devient assureur de contrebandiers à un taux de 22%. Il est arrêté en 1812 pour contrebande. Il exhibe un passeport de commissaire pour la culture de la betterave dans le département de la Côte d'Or. Il est libéré sous condition de quitter Versoix pour Dijon dans les 24 heures.

Jacques Lavergne, comme son frère, est membre des sans culottes, il signe aussi la pétition. Agent de la municipalité de Versoix en avril 1798. Le 2 vendémiaire de l'an VII (23 septembre 1798), le ministre de la Police le désigne au commissaire du pouvoir exécutif de l'Ain comme recevant des correspondances illicites. Il se lance alors avec son frère dans la contrebande. Il est arrêté pour ces faits en 1812.

Ce jour-là... Bubna à Versoix

Le comte de Bubna (1768-1825), général et homme d'État autrichien, né à Zamersk, était feld-maréchal lieutenant sous les ordres de Schwarzenberg lorsque les Alliés décidèrent de traverser la Suisse en décembre 1813.



A la tête de la première division légère, il franchit le Rhin le 21 décembre à Grenzach, et arriva le 27 à Lausanne. Son objectif principal était Genève, qu'il occupa le 30 décembre, et où il autorisa la constitution d'un gouvernement provisoire pour administrer la cité affranchie de la domination

française. Lui-même nomma le 1er janvier 1814 une commission gouvernementale pour tout le Département du Léman, sous la direction du général Zechmeister. Il quitta Genève le 2 janvier 1814, après s'être emparé de l'artillerie et y avoir laissé une garnison de 3000 hommes.

Dans son récit « La Vieille Maison », Tilla Bordier nous fait revivre une anecdote authentique :

Les alliés, Bubna en tête, traversèrent Versoix le 30 décembre 1813. Madame Daniel Aimé Bordier faisait préparer sa lessive près de la fontaine, au haut de l'avenue¹. Les soldats, en passant, avaient cru voir un tonneau de bière et, très altérés, s'étaient précipités de ce côté. Hélas ils ne trouvèrent que du lissu² de cendres et partirent en déclarant que la bière des genevois ne valait rien !

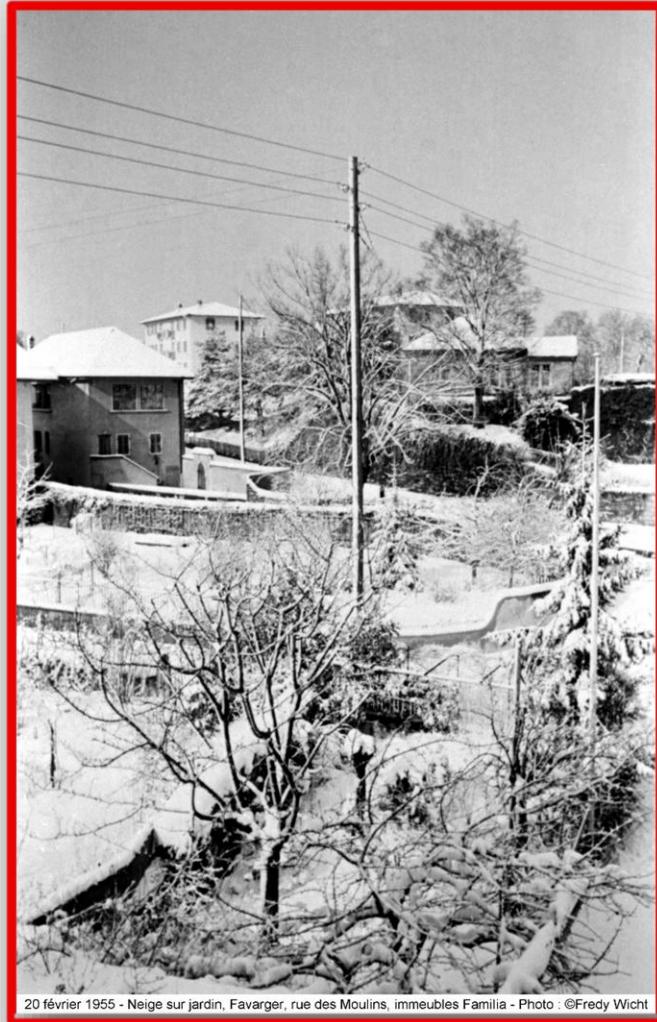
Ce même jour, les femmes de Versoix, très effrayées par l'arrivée des troupes, se sauvèrent dans les bois du Biolay, emportant dans des « barrots³ » leurs chèvres et leurs cochons.

¹ Chemin Ami-Argand

² Mélange de cendres et d'eau utilisé comme lessive

³ Petits chars

Bonne et heureuse année !



20 février 1955 - Neige sur jardin, Favarger, rue des Moulins, immeubles Familia - Photo : ©Fredy Wicht