

# Les bateaux «parisiens»

## Interview de Guy Brémard

St Germain-sur-Vienne, juin 2015.

Propos recueillis par Denis Le Vraux/ Ellébore



*Les Voiles de Loire reconnaissent depuis longtemps la qualité de travail du charpentier en bateaux Guy Brémard de Saint-Germain-sur-Vienne. Aujourd'hui, il prend le temps de nous expliquer les caractéristiques d'un type de «plate» toujours appréciée des pêcheurs à la ligne.*

Ces bateaux « parisiens », ça vient d'où ?

Je ne sais pas, moi j'ai toujours entendu appeler ça un «parisien», même du temps de Tranchant qu'était fabricant à Candes, qu'avait une bonne renommée de bateaux. Nous, avant, on appelait ça une «niole», pourquoi ? Je sais pas.

Les noms de bateaux sont quand même assez local. Ce «parisien», est-ce que c'était un parisien qu'en avait amené un, cette forme de bateau ?

C'était un bateau qu'était assez court normalement, 5 mètres ou 6 m, mais de toute façon, on peut les accommoder à faire plusieurs longueurs, jusqu'à 9 m de long. Il suffit d'avoir le

gabarit qui correspond pour donner la forme suivant la longueur. Les gabarits, c'est précieux les gabarits, faut pas trop les donner...

Cette forme de bateau là, s'est faite, je pense au moment où on a commencé à parler de moteur. Nous, avant, on menait tous les bateaux à la bourde ou à la rame. C'est des bateaux à cul carré pour la position du moteur, je suppose. Mon beau-père (Baudet) m'a jamais dit quoi que ce soit. Quand j'ai commencé y en avait pas trop de moteurs, comme maintenant (hors-bord). C'était des « godilles » (Motogodilles), c'est pourquoi, ils avaient beaucoup de bateaux à 2 levées, ça s'adaptait mieux sur l'arrière du bateau. Les levées étaient pas très hautes pour que l'arbre de la motogodille suive. C'était un tube qu'ils mettaient dans un trou dans le coiffage arrière.

Avec les moteurs hors-bords, il a fallu changer un petit peu les modèles. On a été obligés de faire des levées plus hautes à l'arrière pour mettre les propulseurs. Après, on a fait le puits dans le bateau à 2 levées.

Un «fûtreau», c'est vous qui appelez ça comme ça, ici c'était un «bateau à 2 levées». A Bréhémont, un bateau à 2 levées c'était un bateau qu'avait un vivier, celui qu'avait deux viviers c'était le «manoir» (prononcer man-noir) et après en montant par en haut sur la Loire, ils appelaient ça une «goume».

Quelle était la taille de bateau parisien la plus souvent demandée ?

Cinq à six mètres, c'était des petits bateaux pour la pêche à la ligne. 92 cm sur le fond (largeur), on passait quelquefois à 1m-1,10m. 52 cm de hauteur de bord avec une «pente» (angle du fond) de presque 30°, un petit peu moins qu'un fûtreau. De toute façon on l'accommodait toujours c'te pente. Un disait : «J'veux un bateau plus évasé» alors on accomode avec

le gabarit, on le fait à l'oeil. La largeur à l'avant est plus large qu'à l'arrière, il faut qu'il y ait un «vidage», si on fait la même largeur, l'eau s'évacue pas pareil.

Quelle longueur de levée pour un bateau de 5 mètres ?

Pour un «5 mètres» : 1,90 ; 6m : 2,10m ; 7m : 2,28 ; 8m : 2,40m. Pour la stabilité du bateau, on accommodait la longueur à l'avant et la longueur à l'arrière, et la hauteur après. On ne peut pas faire une hauteur de nez de bateau avec une levée courte, parce que ça bute dans l'eau, faut que ça avale l'eau, faut que ça passe. La hauteur de levée à l'avant, normalement 70-72 cm, quelle que soit la longueur du bateau. Par contre, si on fait des bords plus hauts, faut monter plus haut ou alors faut évaser le bateau pour faire monter les bords.

Le tableau arrière dépassait un petit peu du bord, mais fallait faire attention pour la longueur de l'arbre du moteur. Ben oui, y avait des arbres longs et des arbres courts, ça changeait : 38 pour un arbre court et 9 cm en plus pour un arbre long.

Le nez des bateaux parisien était arrondi. Pourquoi ?

Ça, chacun fait comme il veut, on peut faire un nez carré comme un nez arrondi. J'ai tout le temps fait arrondi, sauf quand on me demandait de laisser carré. L'intérêt du nez arrondi pour le



pêcheur c'est quand on rame ou quand on bourde, si jamais quelque chose se trouve en face, ça prend un petit peu en côté du nez du bateau et ça passe. Si c'est un nez carré, ça bute. Dessus le bord du bateau, y a un «plat bord». Sur un fûtreau c'est un « gros bord » (lice à l'extérieur). Le plat-bord c'est pour cacher les têtes de courbes ou alors faut faire des têtes de courbes arrondies, que ça finisse pas en carré.

Un bateau parisien, tu mettais combien de temps à le fabriquer ?

Ah, ça dépendait des heures qu'on faisait, normalement, une petite semaine mais souvent fallait travailler vite ! Tout le monde voulait son bateau pour l'ouverture de la pêche, alors j'ai vu en faire 2 dans la semaine. Mais moi, tout était prêt d'avance. L'hiver je découpais les courbes, je découpais les semelles, je débitais tout ça d'avance alors après ça allait plus vite. La «courbe» est fixée sur les «semelles». Entre les semelles, y avait un morceau qu'on appelait le rable, c'est pour les faux planchers, pour pas que ça plie entre les deux.

C'était une petite semaine d'assemblage, mais tu avais préparé beaucoup de choses avant ?

Oui, j'en faisais beaucoup, hein....

Les courbes je les faisais à 6cm, 5cm en tête de courbe. Normalement, dans un bateau de 5 mètres on mettait le «courbeton» à l'avant, la première, pour que le pontage appuie dessus, et après 3 autres courbes.

Ces bateaux étaient en sapin ?

Oui, autrefois les bateaux étaient en chêne, mais pour un bateau, faut une bille de chêne qualité menuiserie, ça faisait des bateaux chers. Alors ils se sont mis à faire des bateaux en résineux. A l'époque on avait des bons produits d'entretien. Celui qui l'entretenait, ça durait le minimum 20 ans, mais ça pouvait durer 30 ans, 35 ans si on les entretenait comme il faut.

Quand j'étais jeune, tout le monde avait des bateaux. Mais c'était pour travailler, c'était pas pour la pêche. A St Germain, y avait des habitants qui habitaient de l'autre côté et qui venaient faire leurs champs de l'autre côté de



la rivière. Ils avaient des «cul-carrés» et des bateaux à 2 levées, ils avaient les deux, donc ce qu'on appelait une «niolo», on appelait pas ça un parisien.

Y a avait aussi des «charrières» dans le temps, qu'ils appelaient. C'est comme ça que mon beau-père, Daniel Baudet décédé en 1976, a appris à faire des bateaux avec Tranchant, parce que pour faire une charrière... Tranchant, il ne travaillait qu'à la main, à la scie à refendre et l'herminette. Mon beau-père n'avait jamais fait de bateau alors il a dit «si Tranchant veut bien venir...». Alors Tranchant il est donc venu travailler ici et c'est comme ça que mon beau-père a appris à faire tous les autres bateaux, les fûtreaux, les bateaux à 2 levées, tout ça. Au départ, il était charron-forgeron, j'ai encore tous ses outils, même le tour, le tour à bois.

Ils étaient 2 Tranchant à Candès. Celui qui a appris à mon beau-père était fabricant de bateaux mais il avait un frère qu'était fabricant de bateaux et qui naviguait en même temps. Les parents de ces Tranchant étaient fabricants-navigateurs à Chouzé-sur-Loire. J'ai réussi à voir des mesures de bateaux par un petit père qui travaillait chez les parents Tranchant. J'ai fait un bateau à ce petit père qu'avait 82 ans et ça dans les débuts que je faisais les bateaux. J'avais été lui livrer le bateau, un 7,50m, et il a dit «j'vais vous donner des mesures de bateaux». Eh ben c'était pas tout à fait les miennes, les levées de nez de bateau de largeur et

tout, de hauteur de bords... Et faut toujours voir avec les mesures de ceux qu'on fait. Moi elles m'ont servi, attention, hein !

Mon beau-père, il faisait les levées de bateaux trop longues à l'avant et trop courtes à l'arrière. Alors moi, quand je me suis fait mon bateau, parce que je me suis quand même fait un bateau neuf, c'est vrai, il m'a dit : «T'es fou il sera immuable ton bateau». Oui mais c'est qu'après, il a corrigé derrière... Ben oui, comme il faisait pas ses levées arrière assez longues, le bateau ne baignait pas assez, le rétrécissement se faisait beaucoup plus tôt à l'intérieur du bateau donc il baignait davantage. Mais, mon beau-père, il travaillait bien, parce qu'on a beau dire, le charonnage, c'est minutieux comme travail, les moyeux de charrette et tout le tralala... Il forgeait bien aussi.

Tes rames, le modèle vient d'où ?

De tout le temps cette époque-là, avant, je me souviens mon père avait un bateau de 9 m à 2 levées, on avait des rames d'une seule pièce, taillées dans la masse avec la pelle taillée dans la masse toute droite (à la différence des rames «cuillères»). C'est joli ces rames-là, avec des tolets ronds, parce que nous on ramait pas avec des tolets fixes. C'est beaucoup moins fatiguant de ramer avec un tolet rond.

On ne fait plus ça, ça prend trop de temps, on fait des rames avec un enfourchement, ça casse plus facilement... mais on rame pus !