

LE CHALAND QUI PASSE



Avril 2018

Bulletin d'information

VOILES de LOIRE



N° 15

L'assemblée Générale de l'association Voiles de Loire s'est tenue le samedi 17 Mars 2018 à la salle Auguste Leduc de Montjean-sur-Loire.

Le bilan financier a été fait par notre trésorier Luc Pacaud et approuvé par l'AG.

Ensuite, trois associations ont présenté les actions auxquelles Voiles de Loire est associé :

La Croisière des Mariniers présentée par Philippe Cayla : à l'occasion de la fête «Mai...Les Pieds dans l'eau» du 5 au 7 mai 2018 au port de la Pierre Percée (Divatte-sur-Loire-44), trois toues à passagers au départ de Nantes, trois toues au départ d'Angers.

Comité Loire de Demain (CLD) : Jacques Birgand a présenté le calendrier des prochaines réunions sur les actions du CLD, de la région et du département concernant différents travaux sur la Loire entre Bouchemaine et Nantes : Rééquilibrage de la ligne d'eau, réaménagement du secteur de Bellevue en amont de Nantes.

Pierre Glotin du Thoureil a fait le point de l'avancée des travaux du collectif «Loire Libre». Né à l'occasion du Festival de Loire d'Orléans 2017, le collectif défend les intérêts des possesseurs de bateaux en Loire et en particulier conteste l'application de la taxe pour l'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire). En 2017, le collectif a constitué un réseau pour toucher les politiques en place, afin qu'ils nous soutiennent. En 2018, une classification des bateaux serait nécessaire. Le collectif « Loire Libre » demande aux associations, aux particuliers de ne pas payer s'ils sont sollicités pour une facture afférant à cette taxe avant un jugement du Tribunal Administratif. Contact mail : collectif.loire.libre@gmail.com. Adresse postale : Association Jeanne Camille- Collectif Loire Libre- 17 Quai des Mariniers -Le Thoureil- 49350 Gennes Val de Loire.

Le président, Patrick Leclesve établi ensuite le bilan moral de l'année 2017.

« Bonjour à tous Mmes et Mrs représentant des associations et individuels. Nous sommes accueillis par les associations « Loire et Marine à Montjean » et « Atelier Bateau Loire Angevine ». Au nom du CA, je les remercie pour le déroulement de cette 25ème assemblée générale de « Voiles de Loire ».

Nous nous sommes réunis en CA deux fois au cours de cette année passée dans les locaux de l'association « Bâbord à Murs ». Nous avons aussi eu deux réunions concernant le Festival de Loire d'Orléans.

Le projet « **Défi Jeunes Mariniers** » dont nous avons tant parlé depuis trois ans ne sera pas finalisé pour Orléans 2019 comme cela était prévu ! En effet, la mairie d'Orléans qui devait être notre partenaire dans cet événement a botté en touche. C'était un beau projet lancé par Tatus qui aurait permis de renouveler la flotte de petits bateaux de moins en moins nombreux et surtout de faire venir des jeunes parmi nous. Peut-être reverra t-il le jour plus tard sous une autre forme ?

Orléans 2017 : 7 associations, 2 individuels, au total 11 bateaux, ont participé au Festival d'Orléans sous la bannière de «Voiles de Loire». Le village à quai était animé du traditionnel chaudron grâce à notre maître coq Christian aidé par Jeff, de la boule de sable et de la fabrication de nattes au pied d'une hutte de roseaux ; le tout décoré de nombreux engins de pêche et de l'exposition «Petits bateaux». Notre village « Voiles de Loire » qui a toujours autant de succès, a bien été remarqué par les caméras, les médias et le public. Sur l'eau, notre flotte très diversifiée s'est aussi affairée à animer la Loire par la navigation à la voile pour les uns, les pêches au carrelot, le tirage du sable et sans oublier le transport des chevaux avec le Passe Cheval.

Enfin notre bulletin «**Le Chaland qui Passe**» revoit le jour. Merci Denis ! Je tenais beaucoup à son retour dont la

publication avait cessé en 2007. Il est le lien de notre association. Nous allons essayer d'en sortir deux par an et sa parution sera agrémentée d'une conférence. Ce **cycle de conférences** débute lors de notre Assemblée Générale avec «La batellerie en Loire Haute» (les sapines) que nous propose Mr Jean Lavigne.

Un autre retour aux sources de «Voiles de Loire», **la fabrication des fanions** qui vous ont été distribués avec les adhésions. Nous avons prévu donc d'en offrir deux aux associations et un aux individuels. Si vous en voulez, il est possible d'en acheter (prix à définir lors du prochain CA).

Nous sommes géographiquement très éloignés (près de 250 kilomètres de «Boutavant» à Tours, en amont, à «Paysans Mariniers de Loire» de Saint Jean de Boiseau, en aval de Nantes) et malgré les moyens de communications modernes, les informations ne sont pas toujours facile à faire passer entre nous, associations et individuels ! Je sais pertinemment que vous êtes tous bien occupés à gérer vos propres associations et que cela repose souvent sur l'engagement fort de quelques personnes, mais il serait important d'avoir plus de relationnel. Pour remédier à ce manque de communication, nous avons prévu avec le CA de mettre en place un vice-Président par département. Le rôle des vice-Présidents sera de faire le lien entre vous et « Voiles de Loire ». Il sera votre porte-parole. Son rôle sera aussi de faire connaître encore davantage notre association auprès des mairies, départements et autres institutions publiques. La région sera le rôle du Président.

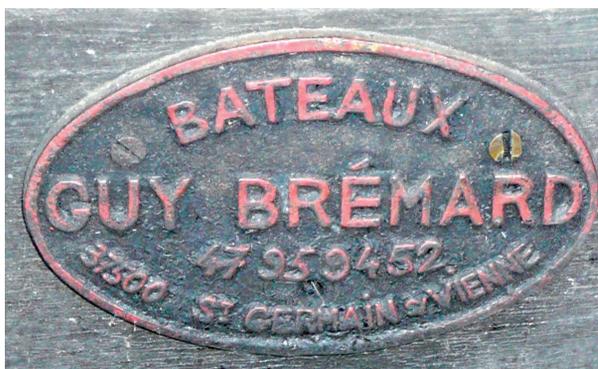
L'association «Voiles de Loire» a encore de l'avenir, elle représente une force non négligeable en tant qu'association fédératrice. Elle rassemble à ce jour 17 associations auxquelles s'ajoutent 19 adhésions individuelles. «Voiles de Loire» doit rester l'interlocuteur principal de nous tous » .

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 accommode 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 !

la lamproie au vin

Patrick Leclèsve



Source Wikipedia

Edito

Notre bulletin poursuit sa renaissance et demande à être alimenté par vos envois !

De nouvelles rubriques. En plus des rubriques «associations» et «Chantiers», 2 autres rubriques, «Recettes» et «Graffitis» seront désormais une occasion de partage d'informations venue des différents adhérents et amis.

Un bulletin connecté. En consultant notre site, vous trouverez une version en ligne de notre bulletin augmentée de liens qui complètent sa lecture (dossiers annexes, réglementation, vidéos, adresses...). A visiter sur www.voilesdeloire.org

Réaction aux débats. En marge de notre AG, le débat est toujours vif pour savoir comment être plus efficace dans nos actions sans pour autant perdre notre âme de navigateurs. Il est vrai que le temps et les compétences dont nous disposons ne nous permettent pas de mener des actions d'envergure auprès des instances politiques. Par contre, nous savons associer nos forces avec d'autres structures, porteuses de projets qui entrent dans nos préoccupations. C'est déjà le cas avec le **Comité Loire Libre** qui suit le dossier «taxes» ou le **Comité pour une Loire de Demain** qui oeuvre pour le rééquilibrage de la ligne d'eau.

Des représentants de Voiles de Loire participent déjà aux travaux de ces comités car c'est en nous unissant, chacun apportant ses compétences techniques, juridiques, médiatiques... que nous serons plus forts collectivement et réussirons ainsi à défendre nos intérêts communs.

Voiles de Loire réaffirme sa vocation à être un «regroupement de navigateurs et de bateaux» investis dans le devenir de la Loire, de sa navigation et de la connaissance de son patrimoine.

- Prendre une belle lamproie, la dépouiller ou bien, plus facile, l'échauder 1 à 2 minutes.

- Gratter le gras avec le dos du couteau. Louvrir en récupérant le sang, enlever la seule tripe de l'animal mais garder les oeufs.

- La couper en morceaux de 6 ou 7 cm de long et la mettre dans un saladier.

- Dessus, verser le sang récupéré y mettre un bouquet garni et couvrir de vin. Avec un couteau du layon c'est à mon avis meilleur qu'avec un vin rouge. Si le vin rouge est utilisé, y rajouter des pruneaux pendant la cuisson pour le gout sucré salé ou mettre 2 pierres de sucre.

- Après avoir laissé mariner toute la nuit, prendre une cocote de fonte, mettre un bon morceau de beurre et un oignon coupé.

- Déposer les tronçons de lamproie préalablement égouttés. Bien les faire dorer dans le beurre et ajouter vers la fin une pincée de farine pour épaissir.

- Poivrer, saler, rajouter le vin de la marinade avec le bouquet garni et laisser mijoter à feu doux.

- Prendre des poireaux, ne garder que le blanc, et les rajouter à la cuisson. Rajouter aussi le vin nécessaire pour que le tout soit légèrement recouvert.

- Laisser mijoter à feu doux 1h30 à 2h, la cocote fermée.

« Bonne Boïse », expression familiale et ancienne qui signifie « bon appétit »

Goudron de Norvège

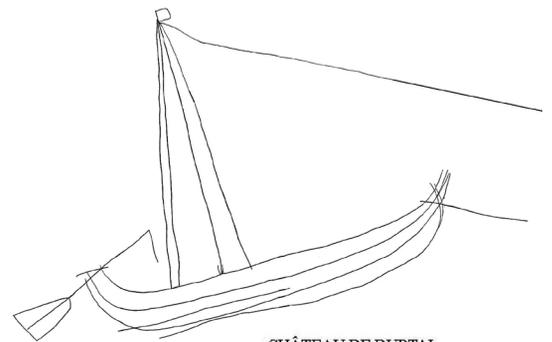
Afin de faciliter l'approvisionnement des chantiers de ses adhérents, Voiles de Loire a fait l'achat d'un fût de goudron de Norvège.

Renseignements auprès de Patrick Leclèsve 06 65 78 11 98

En 1990, André Boyer, qui fut un des premiers membres de Voiles de Loire, publiait «A plaisir et à gré le vent», fruit de ses recherches sur les graffitis de bateaux des bords de Loire. Avec méthode, il en avait reproduit une centaine gravés sur les murs de tuffeau de la vallée de la Loire mais aussi du Cher, de la Creuse, du Loir, du Thouet et de la Vienne.

Les graffitis sont une source d'informations pour qui connaît le détail de grément des bateaux. Ils sont aussi un clin d'oeil de ces témoins d'une époque où la navigation était une activité du quotidien.

A l'époque de sa collecte, André Boyer, mettait en évidence la richesse de ce patrimoine de l'art populaire, mais aussi sa fragilité face aux intempéries et aux restaurations sans pitié. 18 ans plus tard, nous vous proposons de participer à compléter l'inventaire en nous signalant les graffitis que vous avez remarqués au cours de vos navigations ou balades. Premier épisode à paraître dans notre n° de l'automne : les graffitis du Château de Durtal par André Souday.



CHÂTEAU DE DURTAI.
Relevé du 24/05/2003
Escalier XVII^e s 1er étage
(à droite en montant)
hauteur chaland : 80 cm
longueur avec piautre : 116 cm
longueur billon de halage : 227 cm

Gueule de Bois

On se souvient de Lionel Moison qui avait construit et gréé la «Gueule de Bois», grande toue de 13 mètres bien reconnaissable à son petit guindas surélevé. Lionel est décédé (voir notre bulletin de février 2005) et depuis 12 ans c'est sa fille, Isabelle, qui fait naviguer et entretient le bateau. Aujourd'hui, Isabelle, qui souhaite passer la main pour que «Gueule de Bois» continue de naviguer, vient de confier le bateau aux Bateliers de Saint-Etienne-de-Chigny.